A
N° 231

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU

DES OPÉRATIONS EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1842.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

LE 12 AVRIL 1843,

Par le Ministre des Travaux Publics.

BRUXELLES,

EM. DEVROYE ET Cᵉ, IMPRIMEUR DU ROI, RUE DE LOUVAIN,

AILÉE SAINT-ANTOINE.

1843.

1 bis

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

Compte-Rendu

DES OPÉRATIONS JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1842.

Messieurs,

Pour satisfaire à l'art. 6 de la loi du 1er mai 1834, j'ai l'honneur de vous présenter le Compte-rendu, jusqu'au 31 décembre 1842, des opérations relatives à la construction, à l'établissement et à l'exploitation du chemin de fer de l'État.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Les divers emprunts autorisés par la législature à l'effet de faire les fonds nécessaires à la construction et aux frais d'établissement du chemin de fer de l'État, ont présenté les résultats suivants :

	Intérêt nominal	Capital effectif	Rente annuelle	Prime annuelle d'amortissement	Annuité totale des intérêts et de l'amortissement
Loi du 18 juin 1836.	— 4 p. °/₀	24,524,163 74	1,075,457 55	268,864 39	1,344,321 94
» 25 mai 1838.	— 3 p. °/₀	32,267,256 39	1,375,723 16	458,574 39	1,834,297 55
» 26 juin 1840	— 5 p. °/₀	69,472,643 62	3,682,897 33	736,579 47	4,419,476 80
» 29 sept. 1842.	— 5 p °/₀	24,000,000 00	1,174,224 34	234,844 87	1,409,069 21
	Fr.	150,264,063 75	7,308,302 38	1,698,863 12	9,007,165 50

Du capital effectif total de . . . . . fr.		150,264,063 75
mis à la disposition du Département des Travaux Publics, pour servir à solder les dépenses de construction et d'établissement, il y a à déduire les sommes ci-après, savoir :		
1° Il a été employé pour l'exploitation en 1835 et 1836	599,908 40	
2° On a imputé sur le budget le remboursement d'avances faites à l'établissement de Seraing, sur le fonds de construction, jusqu'à concurrence (au 1er fév. 1843) de	52,893 55	1,016,361 03
3° Les ventes d'excédants de terrains expropriés, ont produit jusqu'au 31 décembre 1842, par imputation sur le budget des voies et moyens	363,559 08	
La totalité des sommes restant à la disposition du Département, pour subvenir aux frais de construction et d'établissement du chemin de fer de l'État, s'élève donc, après ces déductions opérées, à . . . . . fr.		149,247,702 73

La rente à payer annuellement s'élève, par conséquent, à fr. 7,258,870-24; la prime annuelle d'amortissement à fr. 1,687,372-29; et l'annuité totale des intérêts et de l'amortissement à fr. 8,946,242-53, c'est-à-dire respectivement à 4.8636, 1.130 et 6 p. °/₀ du capital effectif.

La construction de beaucoup de sections étant aujourd'hui presqu'achevée, et les projets, quant aux tracés définitifs des autres sections se trouvant arrêtés, il devient possible d'indiquer, avec exactitude, le développement de tout le rail-way national. Voici le relevé des longueurs des diverses sections :

	Mètres.
De Bruxelles (station du Jardin botanique) à Liége (Guillemins).	113,991
De Liége (Guillemins) à la frontière de Prusse	39,580
De Landen à St-Trond	10,220
Embranchement de Louvain au canal	972
De Malines à Anvers (station de Borgerhout)	23,400
De la station de Borgerhout à l'Escaut	2,920
De Malines à Ostende	122,349
De Gand à Tournay	74,859
De Mouscron à la frontière de France.	2,998
Ligne de raccordemt des stations du Nord et du Midi, à Bruxelles.	4,689
De Bruxelles (Midi) à Quiévrain (frontière de France)	80,670
De Braine-le-Comte à Namur	81,590
Ensemble . . . . . Mètres.	558,239
Soit 111 °/₃ lieues.	
Si l'on y ajoute l'embranchement le long des quais de la Meuse à Liége (*V.* le Rapport de 1839, de M. Nothomb, pag. 2), environ	2,000
On trouve pour la longueur totale	560,239
Ou 112 $\frac{239}{5000}$ lieues, soit 112 °/₂ lieues en nombre rond.	

Ainsi, lorsque toutes les sommes, mises à la disposition du Département des Travaux Publics, auront été dépensées pour les frais de construction et d'établissement des 112 ½ lieues, que comprend tout le réseau des chemins de fer de l'État, il aura été dépensé, par lieue moyenne, fr. 1,326,646-24; la rente annuelle, par lieue moyenne, sera de fr. 64,523-29; la prime d'amortissement fr. 14,998-86 et l'annuité totale fr. 79,522-15.

Le tableau n° XXXVII, annexé au Compte-rendu de 1841, renseigne que le coût moyen des divers chemins de fer d'Angleterre s'élève, pour la lieue moyenne de 5 kilomètres, à fr. 3,692,183-75.

Les sections du chemin de fer qui étaient en exploitation au 31 décembre 1842, étaient les suivantes :

		Mètres	
Ligne du Nord	De Bruxelles à Malines	20,395	46,715
	De Malines à Anvers	23,400	
	De la station de Borgerhout à l'Escaut.	2,920	
Ligne de l'Ouest avec embranchem^t vers Lille et Tournay.	De Malines à Termonde	26,254	200,206
	De Termonde à Gand	29,540	
	De Gand à Bruges	44,558	
	De Bruges à Ostende	21,997	
	De Gand à Deynze.	17,275	
	De Deynze à Courtray.	26,385	
	De Courtray à la frontière de France	15,062	
	De Mouscron à Tournay	19,135	
Ligne de l'Est avec l'embranchem^t du Limbourg.	De Malines à Louvain	23,583	104,788
	Embranchem^t vers le canal de Louvain	972	
	De Louvain à Tirlemont	18,099	
	De Tirlemont à Waremme	27,024	
	De Waremme à Ans	18,996	
	D'Ans à Liége	5,894	
	De Landen à St-Trond	10,220	
Ligne du Midi	De Bruxelles à Tubise.	19,510	80,671
	De Tubise à Soignies	17,083	
	De Soignies à Mons	24,533	
	De Mons à Quiévrain	18,659	
	De Quiévrain à la frontière	886	
Ligne de raccordement.	Des stations Nord et Sud à Bruxelles, non compris les parties communes à l'embranchement et aux lignes du Nord et du Midi.	4,689	4,689
			437,069 ou

87 ½ lieues de 5 kilomètres.

Les distances indiquées ci-dessus sont comptées de milieu à milieu des bureaux de recettes (*V.* le tableau n° XLIII).

Les sections non encore livrées à l'exploitation à la même époque, étaient les suivantes :

Ligne de l'Est . . .	Embranchemt intérieur de Liége, environ	2,000	41,580
	De Liége (station des Guillemins) à Verviers, y compris le pont du Val-Benoît sur la Meuse	25,179	
	De Verviers à la frontière de Prusse . .	14,401	
Ligne du Midi, embranchemt de Namur.	De Braine-le-Comte à Charleroy . . .	44,600	81,590
	De Charleroy à Namur	36.990	
	Ensemble	Mètres	123,170

Ou près de 25 lieues.

Ainsi, des 112 lieues et demie, représentant l'étendue des chemins de fer décrétés, environ 87 lieues et demie se trouvaient en exploitation au 31 décembre 1842, et 25 lieues à peu près restaient encore en construction.

Ces dernières seront mises en exploitation, dans le courant de l'année 1843.

Le matériel de locomotion se composait, au 1er janvier 1843, de :

129 locomotives ;
127 tenders ;
514 voitures pour le transport des voyageurs;
1,223 waggons divers pour marchandises et bagages;

Enfin, 273 waggons de service, dont 18 de secours, 73 pour le transport du coak et 89 pour les travaux de terrassement.

Le tableau, annexe nº XXVII, donne les détails relatifs à la situation du matériel de locomotion, à la date du 1er janvier 1843, ainsi qu'aux mutations survenues pendant l'année 1842. — On remarquera, par l'examen de ces mutations, que, pendant l'année 1842, 1 tender, 3 waggons couverts et 6 waggons découverts ont dû être démolis, par suite de l'impossibilité de les employer encore pour le service de l'exploitation.

Le matériel ci-après était en construction au 1er janvier 1843 :

10 locomotives, dont 5 de 13 pouces et 5 de 14 pouces de cylindre ;
15 tenders ;
84 waggons découverts ;
Et 654 waggons pour marchandises.

Des 129 locomotives que possédait le chemin de fer au 1er janvier 1843, 42 ont été construites en Angleterre; les 87 autres sont sorties des ateliers de Belgique; les établissements belges qui ont livré des locomotives au chemin de fer sont les établissements des Sociétés John Cockerill, à Seraing, St-Léonard, à Liége, et du Renard, à Bruxelles. Toutes les locomotives encore en construction ont été également commandées à ces trois établissements, dont les produits se recommandent par leur excellente confection et les bonnes qualités des matériaux qui y sont employés, ce qui leur donne une grande supériorité sur les locomotives fabriquées à l'étranger.

Maintenant que l'état d'avancement des travaux et de l'apurement de la comptabilité le permet, j'ai cru devoir rétablir ici, par année d'exploitation, le nombre de lieues exploitées pendant le cours de chacune d'elles, ainsi que les

sommes dépensées pour la construction et les frais d'établissement proportionnellement à la durée de l'exploitation.

1835. — La 1re section du chemin de fer, celle de Bruxelles à Malines, d'une longueur de 20 kilom., a été exploitée à partir du 5 mai 1835, soit pendant 8 mois.

Au 31 décembre, on avait dépensé, pour la construction de cette 1re section et pour le matériel d'exploitation et autres frais, ensemble fr. 1,929,767 55

La dépense par kilom. était donc, à cette époque, de. . . 96,488 38

Comme la section n'a été exploitée que pendant 8 mois ou les $^2/_3$ de l'année, $^2/_3$ seulement du capital dépensé peuvent être considérés comme ayant été utilisés ; par conséquent, si l'on avait à rechercher le montant de l'intérêt du capital, on ne pourrait tenir compte que de la somme de fr. 1,286,511 70.

1836. — Au 1er janvier la section de Bruxelles à Malines était en exploitation, les 20 kilom. de cette section ont donc été exploités pendant 12 mois, ce qui revient à . . . . . 240 kil. pendant un mois.

Le 7 mai on a mis en exploitation la section de Malines à Anvers, soit 24 kilom. pendant 8 mois ou . . . . . 192 pendant un mois.

432

dont le $^1/_{12}$ donne le nombre moyen de kilom. exploités pendant l'année entière, soit 36 kilom., soit 7 lieues et 1 kilom. ou 7 $^1/_{10}$ lieues.

Au 31 décembre on avait dépensé, pour la construction de la ligne entière d'Anvers à Bruxelles, fr. 5,815,416-34, matériel et autres frais d'établissement compris, ce qui revient à fr. 132,168-55 par kilom. et, par conséquent, pour les 36 kilom. exploités, terme moyen, pendant l'année entière, le capital employé a été de fr. 4,758,067-80.

Nous avons trouvé ci-dessus que la lieue de 5 kilom. aura coûté, terme moyen, fr. 1,326,646-24, quand toutes les sommes mises à la disposition du Gouvernement, pour les frais de construction et d'établissement, auront été dépensées; les 36 kilom. exploités, terme moyen, pendant l'année entière en 1836, auront donc coûté fr. 9,551,852-93.

1837. — Au 1er janvier, la ligne du Nord était en exploitation, longueur 44 kilom.

Le 2 janvier, la section de Malines à Termonde, longueur 26 kilom., a été ouverte; on peut donc dire que 70 kilom. ont été exploités pendant l'année entière, ou. . . . . Kilom 840 pendant un mois.

La section de Malines à Louvain a été ouverte le 10 septembre, soit 24 kilom. exploités pendant 3 mois $^2/_3$ ou . . . . . 88 pendant un mois.

La section de Termonde à Wetteren ayant été ouverte le 15 sep-

A reporter 928

Report 928

tembre, il a été exploité 16 kilom. pendant 3 ½ mois, ou bien . . 56
pendant un mois.

La section de Louvain à Tirlemont a été ouverte le 22 septembre; il a été, par conséquent, exploité 18 kilom. pendant 3 ¼ mois, ou bien, pendant un mois . . . . . 58 ½

15 kilom. de Wetteren à Gand, livrés à l'exploitation le 28 septembre, ont été exploités pendant 3 mois, ce qui équivaut à. . . 45
exploités pendant un mois.

On voit que le nombre de kilom., exploités pendant un mois, est de . . . . . 1,087 ½

Le 1/12 de ce chiffre donnant le nombre moyen de kilom. exploités pendant l'année entière, il en résulte que 90 62/100 kilom., soit 18 lieues, ont été exploités en moyenne pendant l'année 1837.

Au 31 décembre, on avait dépensé pour les 143 kilom. de route livrés à la circulation, à la même époque, matériel et autres frais d'établissement compris, fr. 18,253,149-31.

Cette somme, divisée par 143, donne, pour dépense moyenne par kilom. de route, fr. 127,644-40. Pour les 90 62/100 kilom. exploités pendant l'année entière de 1837, le capital utilisé est donc de fr. 11,567,135-52.

La lieue de 5 kilom. de chemin de fer devant coûter, en moyenne, fr. 1,326,646-24, lorsque tous les fonds alloués auront été dépensés, il en résulte que les 90 62/100 kilom. exploités, terme moyen, pendant l'année entière de 1837, auront coûté fr. 24,044,136-45.

1838. — Les 143 kil. exploités au 1er janvier, et par conséquent pendant toute l'année, donnent. 1,716
exploités pendant un mois

La section de Tirlemont à Ans a été ouverte le 2 avril; les 46 kilom. que mesure cette section, ont ainsi été exploités pendant 9 mois, ce qui équivaut à 414
exploités pendant un mois.

Les 45 kilom. de la section de Gand à Bruges, exploités à partir du 12 août, soit pendant 4 mois ⅓, équivalent à 210
exploités pendant un mois.

Et la section de Bruges à Ostende, livrée à l'exploitation, sur une étendue de 22 kilom., le 28 août, ayant été exploitée pendant 4 mois, donne ainsi pour un mois d'exploitation 88

Il s'ensuit que le nombre total de kilom. exploités, en moyenne, pendant un mois, est de . . . . . kilom. 2,428

Et pendant l'année entière de 202 ⅓ kilom., soit 40 ½ lieues.

Les dépenses effectuées, au 31 décembre, pour les sections exploitées à la même date, ainsi que pour le matériel et autres frais d'établissement, s'élevaient à fr. 35,587,228-51, ce qui donne pour chacun des 256 kilom. de rail-way, livrés à l'exploitation, fr. 139,012-61.

202 1/3 kilom. seulement ayant été exploités pendant l'année entière, le capital employé ne peut être évalué qu'à fr. 28,126,885-03.

Le coût définitif d'une lieue de rail-way devant être, en moyenne, de fr. 1,326,646-24 ; les 202 1/3 kilom., exploités pendant l'année entière, auront absorbé un capital de fr. 53,684,951-18.

1839. — Une étendue de 256 kilom. de rail-way était en exploitation au 1er janvier. Ce nombre de kilom. a été exploité pendant toute l'année, ce qui revient à 3,072
exploités pendant un mois.

Le 25 août a été ouverte la section de Gand à Deynze. Les 17 kilom. de cette section, exploités pendant 4 1/4 mois, donnent 72 3/12
exploités pendant un mois.

Le 22 septembre, la section de Deynze à Courtray a été livrée à la circulation ; 26 kilom. ont été ainsi exploités pendant 3 1/3 mois, soit 86 8/12
pendant un mois.

Le 6 octobre, la section de Landen à St-Trond ayant été mise en exploitation, 10 kilom. ont été exploités pendant 2 5/6 mois, ou 28 1/12
pendant un mois.

Ensemble . . . . . Kilom. 3,259 4/12

Soit 271 1/2 kilom. (54 1/3 lieues) exploités en moyenne pendant l'année entière.

309 kilom. de rail-way étant en exploitation au 31 décembre, et les dépenses de construction, de matériel et autres frais d'établissement, s'élevant, à la même époque, à la somme de fr. 49,740,247-90, chaque kilom. de route avait donné lieu à une dépense de fr. 160,971-67 ; ainsi, comme il n'a été exploité pendant l'année entière que 271 1/2 kilom., le capital utilisé se réduit fr. 43,703,810-04.

Comme nous avons eu lieu de le voir, le coût d'une lieue de rail-way devant être, après l'emploi total des fonds mis à la disposition du Gouvernement, de fr. 1,326,646-24, les 271 1/2 kilom., exploités pendant l'année entière de 1839, auront donné lieu à une dépense de fr. 72,038,890-83.

1840. — Les 309 kilom. exploités au 1er janvier et, par conséquent, pendant l'année entière, sont l'équivalent de 3,708
exploités pendant un mois.

La section de Bruxelles à Tubise a été livrée à la circulation pendant l'année. Cette section, longue de 20 kilom., ouverte le 18 mai, a été exploitée pendant 7 1/2 mois ; la proportion donne 150
exploités pendant un mois.

L'embranchement intérieur d'Anvers, depuis la station de Borgerhout jusqu'à l'Escaut, d'une longueur de 3 kil., a été inauguré le 15 août et, par suite, exploité pendant 4 1/2 mois, soit 13 1/2
exploités pendant un mois.

Le nombre de kilom. exploités pendant un mois étant de . . . 3,871 1/2

le service s'est fait, pendant l'année entière, sur 322 1/3 kilom. ou sur 64 1/2 lieues environ.

Les 332 kilom. exploités au 31 décembre avaient donné lieu, à la même époque, à une dépense totale, pour construction, matériel, et autres frais d'établissement, de fr. 62,144,583-83.

Cette dépense était répartie de la manière suivante :

Pour la route	fr.	44,815,513 82
Pour les bâtiments et dépendances des stations		3,916,583 33
Pour le matériel		11,758,910 05
Pour le personnel et dépenses générales		1,653,576 63
Ensemble . . .	fr.	62,144,583 83

soit 187,182-48 par kilom. ; or, 322 $^2/_3$ kilom. seulement ayant été exploités pendant l'année entière, la somme rendue productive n'est que de fr. 60,397,547-33.

Ainsi que nous l'avons vu, la dépense pour une lieue de rail-way devant s'élever en dernier lieu à fr. 1,326,646-24, les 322 $^2/_3$ kilom. exploités pendant l'année entière de 1840 auront coûté à l'État, fr. 85,612,902-02.

1841. — Les sections en exploitation, au 1er janvier, présentaient ensemble une longueur de 332 kilom. Ce nombre de kilom. exploités pendant toute l'année égale. 3,984
exploités pendant un mois.

La ligne de raccordement entre les stations du Nord et du Midi, longue de 5 kilom., a été inaugurée le 28 septembre et, par conséquent, exploitée pendant 3 mois, ce qui équivaut à 15
exploités pendant un mois.

30 kilom. ont été livrés à l'exploitation sur la ligne du Midi, section de Tubise à Jurbise, le 31 octobre, et ont ainsi été exploitées pendant 2 mois, soit pendant un mois 60

La section de Jurbise à Mons, sur la même ligne, a été ouverte le 19 décembre, soit 11 kilom. exploités pendant $^2/_3$ mois, ou . . 7 $^1/_3$
pendant un mois entier.

Le nombre de kilom. exploités pendant 1 mois ou . . . . . 4,066 $^1/_3$
équivaut à 339 kilom. ou 67 $^3/_4$ lieues exploitées pendant l'année entière.

Les dépenses effectuées au 31 décembre pour la construction, le matériel et autres frais d'établissement des sections en exploitation s'élevaient, savoir :

Pour la route, à	fr.	55,518,233 17
Pour les bâtiments et dépendances des stations, à . . .		4,939,070 69
Pour le matériel, à		13,113,242 75
Pour le personnel et dépenses générales, à		2,023,701 45
Ensemble . . .	fr.	75,594,248 06

Le nombre de kilom. exploités à la même époque étant de 378 kilom., il avait été dépensé fr. 199,984-78 pour chaque kilom.

Le nombre moyen de kilom. exploités pendant l'année entière étant de 339, on ne peut considérer comme ayant été utilement employée qu'une somme de fr. 67,794,840-42.

La lieue de rail-way devant coûter en définitive fr. 1,326,646-24, les 339 kilom. exploités pendant l'année entière auront donné lieu à une dépense de fr. 89.946,615-07.

1842. — 378 kilom., exploités depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre, égalent . . . . . exploités pendant un mois	4,536
La section d'Ans à Liége a été exploitée, à partir du 1er mai, soit 6 kilom. pendant 8 mois, ou . . . . . pendant un mois.	48
La section de Mons à Quiévrain mesurant 19 kilom. a été exploitée le 7 août, c'est-à-dire, pendant 4 4/5 mois, ce qui revient à . . . exploités pendant un mois.	91
La section de Courtray à Tournay, ouverte le 24 octobre, donne 31 kilom. exploités pendant 2 1/4 mois, ou . . . . . pendant un mois.	69 3/4
Le 6 novembre, la partie de Mouscron à la frontière de France a été livrée à la circulation, 3 kilom. exploités pendant un mois 5/6 ou. pendant un mois.	5 1/2
Enfin, 1 kilom. de Quiévrain à la frontière de France a été exploité depuis le 14 novembre, soit 1 kilom. pendant 1 1/2 mois, ou . . . pendant un mois.	1 1/2
Le nombre total de kilom., exploités pendant un mois, étant de	4,751 3/4

396 kilom. ou 79 lieues, 1 kilom. ou 79 2/10 lieues ont été exploités en moyenne pendant l'année entière.

Les dépenses s'élevaient, au 31 décembre, pour les sections en exploitation à la même époque :

Pour la route, à	fr.	70,080,282 55
Pour les bâtiments et dépendances des stations, à . . .		7,941,703 35
Pour le matériel, à		14,913,538 60
Pour le personnel et dépenses générales, à		2,595,052 15
Ensemble . . .	fr.	9 ,530,576 63

soit, pour chacun des 438 kilom. exploités, fr. 218,106-34.

396 kilom. seulement ayant été exploités pendant l'année entière, on ne peut considérer, comme ayant été dépensée pour leur établissement, qu'une somme de fr. 86,370,110-64.

Chacune des lieues de chemin de fer qui doivent être construites, au moyen des fonds mis à la disposition du Gouvernement, coûtant fr. 1,326,646-24, les 396 kilom., exploités pendant l'année entière, auront coûté fr. 105,070,382-21.

Dans le Compte-rendu de 1841, j'ai présenté le résumé historique de la construction des diverses sections du chemin de fer de l'État jusqu'en juin 1842.

J'ai donné des ordres pour que chacun des ingénieurs chefs de service présentât un rapport historique et détaillé sur toutes les sections de chemin de fer dont il a dirigé la construction.

Ces rapports sont destinés à être publiés successivement dans les Comptes-rendus présentés aux Chambres annuellement.

On trouvera celui relatif aux sections de Gand à la frontière française vers Lille et de Mouscron à Tournay, sous le n° XLII des Annexes du présent Compte-rendu.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

Le précédent Compte-rendu n'ayant pu être présenté aux Chambres que le 2 juin dernier, afin de pouvoir le rendre plus complet et plus utile à la discussion des nouveaux crédits demandés par le Gouvernement, pour subvenir aux frais d'achèvement des lignes de chemin de fer décrétées, a nécessairement anticipé sur le compte-rendu de l'exercice 1842.

Ne croyant pas devoir nous répéter, nous rappellerons ici, seulement d'une manière sommaire, les divers faits qui ont été plus amplement rapportés dans ledit Compte-rendu du 2 juin.

Le système d'exploitation établi par les arrêtés royaux du 22 mars 1842 est encore aujourd'hui en vigueur, sauf quelques modifications de détail qui y ont été apportées par les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre de la même année, pris en vertu des pouvoirs accordés au Ministre des Travaux Publics, par l'arrêté royal du 2 septembre 1840, et sauf que la location de waggons pour le transport des marchandises a été autorisée, à titre d'essai, à partir du 21 mai, ainsi que je l'avais annoncé dans mon rapport aux Chambres du 2 juin.

Je me propose d'arrêter incessamment le travail de révision qui se fait en ce moment du livret réglementaire, lequel a été pour la première fois imprimé et distribué gratuitement au commerce, à l'occasion de la mise en vigueur des tarifs du 22 mars (1).

Les transports s'effectuent de la manière suivante, savoir :

a. Par convoi de voyageurs :

---

(1) *V*. l'arrêté du 14 avril (annexe n° XXVI).

1° Les voyageurs (tarif n° 1);

2° Les bagages (tarif n° 2);

3° Les fonds et valeurs pour toutes les stations extrêmes ou les grandes stations de passage (tarif n° 3);

4° Les articles de messagerie et les petites marchandises pour toutes les stations extrêmes et les grandes stations de passage (tarif n° 4);

5° Les équipages pour toutes les stations tarifées (tarif n° 5);

6° Les chevaux et le bétail pour toutes les stations tarifées (tarif n° 6).

b. Par convoi de marchandises :

1° Les marchandises de roulage de toute espèce (tarif n° 7);

2° Tout ce qui se transporte par convois de voyageurs (d'après les mêmes tarifs n°s 1, 2, 3, 4, 5 et 6).

TARIF N° 1. — *Transport des voyageurs.*

Trois tarifs ont été successivement en vigueur en 1841, pour le transport des voyageurs.

Le tarif décrété par l'arrêté royal du 3 février 1839 a été en vigueur du 1er janvier au 30 avril; il avait fixé à

40 centimes le prix par lieue et par place pour les voitures de 1re classe;
25 id. id. 2e id.;
et 20 id. id. 3e id.

Le tarif décrété par arrêté de mon honorable prédécesseur en date du 10 avril 1841, a été exécuté sous mon administration, du 1er mai au 20 août de la même année; il était de

40 centimes par lieue et par place pour les voitures de 1re classe;
25 id. id. 2e id.;
et 15 id. id. 3e id.

Enfin, j'ai mis en vigueur, à partir du 20 août 1841, jusqu'au 1er avril 1842, le tarif décrété par moi le 17 août, après en avoir reçu l'autorisation du Roi.

La commission instituée par l'arrêté royal du 14 juin 1841, à l'effet de faire un rapport sur les résultats du tarif du 10 avril, a pensé, avec moi, qu'il faudrait en venir à percevoir :

40 centimes par lieue et par place pour les voitures de 1re classe;
30 id. id. 2e id.;
et 20 id. id. 3e id.

Mais pour ménager la transition et à raison des améliorations apportées aux voitures de 2e classe, améliorations qui les rapprochent beaucoup de celles de 1re classe, en ce qui concerne le confortable et les agréments qu'elles procurent aux voyageurs, j'ai cru devoir essayer d'abord d'autres bases; le tarif du 17 août a donc été calculé sur les bases suivantes :

37 centimes par lieue et par place pour les voitures de 1re classe;
30 id. id. 2e id.;
et 18 id. id. 3e id.

La même commission a été chargée de suivre l'expérience de ce nouveau tarif, et elle a constaté qu'il produisait fr. 2,545 de plus en recettes, par jour, que le tarif du 10 avril, soit un million par an, avec une exploitation moyenne de 67 lieues et $^3/_4$ pendant l'année entière.

Quant à la circulation elle est restée à peu près la même.

Lorsque l'expérience du tarif du 10 avril concernant le transport des marchandises eut duré assez longtemps pour me mettre à même de juger du système qu'il fallait adopter pour les divers transports, j'eus l'honneur de proposer à Sa Majesté un nouveau système complet de tarifs à substituer à ceux du 10 avril, et le tarif du 17 août, sauf quelques légères modifications, fut compris dans le nouveau système d'exploitation qui fut décrété par les arrêtés royaux du 22 mars 1842.

Les modifications consistèrent principalement en ce que les prix furent légèrement relevés pour les trajets de Bruxelles à Malines et à Termonde, et qu'ils furent abaissés en ce qui concerne les waggons sur la ligne du Midi.

Le nombre total de voyageurs en 1842 a été de 2,716,775, qui ont parcouru ensemble 20,975,415 lieues. Le parcours moyen de chaque voyageur a donc été de 7 lieues $^{72}/_{100}$.

En 1841, il y a eu 2,635,874 voyageurs, et chaque voyageur a parcouru 7 lieues $^1/_{10}$.

Les recettes totales du chef des voyageurs ayant été en 1842 de fr. 4,676,064-65, il s'ensuit que chaque voyageur parcourant une lieue a produit 22 cs $^{29}/_{100}$.

En 1841, ce produit a été, terme moyen, de 21 cs $^{96}/_{100}$, puisque pour les 18,720,140 lieues parcourues par tous les voyageurs ensemble, il a été perçu fr. 4,110,519-30.

Plusieurs sections de la ligne du Midi ayant été mises successivement en exploitation, en 1840, vers la fin de 1841 et en 1842, il s'en est suivi que les bases adoptées dans les tarifs du 17 août et du 22 mars, qui sont à peu de chose près les mêmes, n'ont pas été exactement appliquées à la ligne du Midi.

Lorsque des sections nouvelles étaient mises en exploitation, on devait toujours combiner, plus ou moins, les prix des tarifs avec ceux des diligences sur les routes ordinaires en concurrence; il en est résulté que, dès 1840, la ligne du Midi a été frappée d'un tarif quelque peu plus élevé, dans certaines de ses parties, que les tarifs régissant les autres lignes. L'élévation des prix sur cette ligne provient aussi de ce que les stations intermédiaires y sont plus nombreuses que sur aucune autre ligne.

Cependant un travail de révision a lieu en ce moment, et sous peu toutes les lignes se trouveront, autant que possible, soumises à la même tarification, mais en prenant toutefois les détours en considération (1).

---

(1) *V.* l'annexe n° XXVI.

Voici les conditions qui règlent le transport des voyageurs :

Le prix des places est réglé par le *tarif n°* 1.

Pour les haltes intermédiaires ou trajets de moins de deux lieues, non indiquées au tarif, il est perçu :

Dans les voitures . .	de 1re classe . . . . . fr.	» 75
	de 2e id.	» 50
	de 3e id.	» 25

Pour les haltes distantes de plus de deux lieues, ces prix sont doublés.

Pour tout trajet de plus de dix lieues, la station intermédiaire de destination non tarifée est comptée comme la station principale suivante.

Le voyageur qui a omis de se munir d'un bulletin, ou qui se trouve dans une voiture autre que celle indiquée à son coupon, paie de halte en halte et conséquemment plus cher.

Les gardes-convoi ne peuvent, sous aucun prétexte, percevoir le prix d'une place, sans délivrer en échange un bulletin servant de récépissé.

Le voyageur qui veut changer de voiture pendant le trajet doit prendre comme supplément, pour la distance qu'il a encore à parcourir, un coupon de waggon pour passer d'un waggon à un char-à-bancs, ou d'un char-à-bancs dans une diligence ; il doit prendre un coupon de char-à-bancs, s'il passe d'un waggon dans une diligence.

Le voyageur qui n'aurait pas de bulletin, peut, au premier bureau où s'arrête le convoi, en faire prendre un par le garde, en lui remettant le montant du prix du trajet qui reste à parcourir.

Les enfants au-dessous de huit ans ne sont admis gratuitement que pour autant qu'ils n'occupent pas une place de voyageur.

TARIF N° 2. — *Transport des bagages.*

Sous le régime des tarifs précédents, les voyageurs pouvaient faire transporter gratuitement, par le même convoi que leur personne, une certaine quantité de bagages, qui a varié de 20 à 25 kilog.

Ce système avait l'inconvénient de rendre l'administration responsable d'objets dont elle effectuait le transport à peu près gratuitement, et de plus, donnait souvent lieu à des contestations, lorsqu'il s'agissait de régler les indemnités à payer pour perte de bagages.

D'un autre côté, la tolérance accordée était assez élevée pour que certains voyageurs, qui avaient peu ou point de bagages, consentissent à se déclarer propriétaires d'une partie plus ou moins grande des bagages d'autres voyageurs ; enfin des marchandises de toute espèce, parfois d'un grand volume, se transportaient comme bagages, en sorte que non-seulement il en résultait un préjudice notable pour les recettes du chemin de fer, mais aussi pour les voya-

geurs une perte de temps occasionnée par la remise à effectuer de ces marchandises-bagages aux diverses stations intermédiaires.

J'ai donc cru devoir saisir l'occasion de la révision générale qui a été faite de tout le régime d'exploitation et qui a donné lieu aux arrêtés royaux du 22 mars, pour remédier aux abus que je viens de signaler. Le tarif des bagages a été augmenté; la tolérance a été réduite à 20 kilog. avec la condition pour les voyageurs, de ne prendre dans la voiture que des objets dont la nature et les dimensions ne peuvent occasionner aucune gêne pour les autres voyageurs, et de placer à leurs risques et périls, sur l'impériale des voitures, ceux qui ne sont pas dans ces conditions. Quant aux bagages transportés aux prix du tarif après inscription et pesage, en cas de perte, l'administration est tenue de payer au propriétaire une indemnité calculée d'après le poids des objets perdus et à raison de fr. 6 par kilog.

Les voyageurs sont en outre admis à assurer leurs bagages au prix de 10 centimes par fr. 100 de valeur déclarée, en sus des prix des tarifs.

Enfin, le voyageur dont les bagages ne réclament pas un transport immédiat, a la faculté de les faire expédier comme petites marchandises et au tarif n° 4, dont les prix sont moindres que ceux du tarif des bagages.

Voici ce que dit sur le tarif des bagages du 22 mars 1842, la commission des tarifs dans son dernier rapport :

« Ce tarif, juste dans ses bases, a produit une grande augmentation de » recettes; car le montant en a été, pour les neuf derniers mois de l'année 1842, » de fr. 268,653-95; tandis que les neuf derniers mois de 1841, avec un » nombre à peu près égal de voyageurs, n'avaient produit que fr. 100,987-46.

» C'est un accroissement de recettes de plus de 165 p. % sur le tarif précé- » dent, sans priver les voyageurs de la faculté de transporter gratuitement tous » objets qui ne dépassent point un poids de 20 kilog. et qui peuvent être placés » sous les bancs ou même, au besoin, sur l'impériale des voitures.

» La commission reconnaît que les résultats de ce tarif sont avantageux pour » le trésor, sans gêner, autant qu'on parut d'abord le croire, les voyageurs, » obligés de garder près d'eux leurs petits bagages : il lui semble donc qu'il y » a lieu de maintenir les dispositions arrêtées. »

En 1841, le mouvement général des bagages qui ont été soumis au paiement des prix du tarif, a été de 5,165,190 kilog., et la recette de fr. 127,249. Chaque voyageur a donc produit, du chef de ses bagages dont le poids moyen a été 1 $^{95}/_{100}$ kilog., près de 3 centimes, terme moyen, pour un parcours de 7 $^{1}/_{10}$ lieues.

En 1842, le mouvement général des bagages a été de 7,998, 744 kilog., et la recette de fr. 297,889-41, en sorte que chaque voyageur, terme moyen, a produit, du chef de ses bagages dont le poids moyen a été de 2 $^{94}/_{100}$ kilog., près de 11 centimes pour 7 $^{79}/_{100}$ lieues parcourues.

L'augmentation totale de la recette du chef des bagages a été en 1842, par comparaison à 1841, d'environ 134 p. %, bien que le tarif du 22 mars n'ait été en vigueur, en 1842, que pendant 9 mois.

Les conditions qui régissent le transport des bagages sont les suivantes :

Les prix du tarif des bagages sont établis par 100 kilog., et calculés de 10 en 10. Une dizaine ne compte que lorsqu'elle est complète.

Il est loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets, tels que sacs de nuit, étuis à chapeau, valises, porte-manteaux, cartons ou paquets ne dépassant pas un poids de 20 kilog., ou un volume de $0^{k},50$ sur $0^{k},25$ et $0^{k},30$, et qui peuvent être placés sous les bancs des voitures sans inconvénients pour les voyageurs; en cas d'encombrement ou lorsqu'il pourrait en résulter d'autres inconvénients pour les voyageurs, les gardes doivent placer ces bagages sous les bachettes des impériales.

Ces objets ne sont pas inscrits au bureau et voyagent aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.

Tous les bagages dépassant le poids ou le volume indiqué ci-dessus, et tous ceux en général qui sont confiés aux soins de l'administration paient les prix du tarif pour leur poids ou volume effectif total, et sont transportés sous la responsabilité des agents de l'administration et remis aux voyageurs à la station de destination.

Le *minimum* de la taxe est de 50 centimes.

En cas de perte d'un objet inscrit, il est remboursé au voyageur une somme calculée d'après le poids des effets perdus et à raison de fr. 6 par kilog.

Il est loisible aux voyageurs de faire assurer leurs bagages au prix de 10 centimes par fr. 100 de valeur déclarée, en sus des prix des tarifs

En cas de perte d'un objet dont la valeur a été assurée, l'administration est tenue au remboursement intégral de la valeur mentionnée au bulletin.

Les bagages qui sont remis au bureau un quart d'heure avant le départ du convoi partent en même temps que le voyageur, moyennant le paiement de la taxe du tarif n° 2.

Les bagages remis au bureau moins d'un quart d'heure avant le départ, peuvent être refusés ou sont expédiés aux risques et périls du voyageur et déposés, bureau restant, à la station indiquée, où ils sont remis à la personne qui présente le bulletin d'enregistrement.

Il est loisible aux voyageurs dont les bagages ne réclament pas un transport immédiat, de les expédier comme petites marchandises au tarif n° 4.

Les bagages expédiés de cette manière doivent être présentés au bureau deux heures avant le départ du convoi, munis d'une adresse bien lisible. Ils sont remis à domicile.

TARIF N° 3. — *Transport de fonds et objets de valeur.*

Ainsi que le fait remarquer la commission des tarifs dans son dernier rapport, ce transport, quoique peu productif en raison de la responsabilité de l'administration, ne peut cependant être supprimé à cause de son utilité pour le petit commerce.

Le tarif est établi de 10 en 10 lieues, c'est-à-dire, que les prix ne varient pas pour les expéditions de 10 lieues et au-dessous et que les prix restent également les mêmes pour les expéditions de 11 à 20 lieues, ainsi que pour celles de 21 à 30 lieues, de 31 à 40 lieues, et enfin de 40 et au-dessus. Ces prix augmentent à raison des sommes transportées.

Le prix du transport des fonds par la poste est de 5 p. % des sommes transportées, quelle que soit la distance ou l'importance de la somme.

Les recettes du transport de fonds et valeurs par le chemin de fer se sont élevées en 1841 et en 1842 respectivement à fr. 25,113-97, et à fr. 28,607 pour 22,066 et pour 22,607 groups transportés. Cette recette équivaut tout au plus à 3 p. %₀₀ des valeurs qui peuvent avoir été transportées.

Les taxes du tarif n° 3 s'appliquent aux finances, métaux précieux, bijoux et autres objets déclarés à la valeur. Elles comprennent tous frais sans distinction jusqu'à la remise à domicile.

Pour être admis au transport, ces articles doivent porter l'adresse du destinataire et être soigneusement emballés et cachetés.

Tout article remis au tarif n° 3 est expédié par le premier convoi, soit de voyageurs soit de marchandises, partant après l'inscription.

Il est essentiel que les espèces et valeurs soient pesées avec la plus scrupuleuse exactitude et que le poids soit inscrit au registre, sur l'adresse et sur la feuille de route.

TARIF N° 4. — *Transport des articles dits* DE MESSAGERIE.

Le premier tarif, réglant le transport des marchandises dites *de diligence*, avec factage à domicile, a été celui du 19 juillet 1840.

Les marchandises se trouvaient classées en quatre catégories par colis, savoir :

De 5 kilog. et au-dessous ;
De 6 à 15 kilog. ;
De 16 à 25 id ;
De 26 à 100 id. et par 100 kilog.

Les articles de 5 kilog. et au-dessous payaient une taxe uniforme de 50 centimes, quelle que fût la destination ; les autres taxes de ce tarif n'étaient pas établies sur des bases fixes : les prix variaient, d'après les catégories, d'une manière qui n'était pas proportionnelle aux distances, aucune taxe n'était inférieure à 50 centimes.

Ce tarif fut ainsi mis à exécution le 1er août 1840, mais, le 15 du même mois, une modification y fut apportée en ce sens que les colis de 26 à 100 kilog. furent taxés au poids réel de 10 en 10 kilog.

Le tarif du 10 avril 1841 modifia ce tarif comme suit :

Les trois premières classes furent conservées, mais la dernière fut divisée en deux, savoir : de 26 à 50 kilog. et de 51 à 100. La 1re classe fut taxée à 40 centimes, quelle que fût la distance ; pour les autres classes, les prix du 19 juillet 1840 furent réduits de 25 p. %.

Dans le tarif du 22 mars, j'avais d'abord cru, pour ménager la transition, ne pas devoir m'écarter sensiblement de la subdivision établie par le tarif du 10 avril et, en conséquence, le transport des marchandises de diligence y fut taxé comme ci-après :

Colis de	5 kilog.	et	au-dessous	. . . .	5	centimes	par lieue.
Id.	6	à	15 kilog.	. . . . .	10		id.
Id.	16	à	30 id.	. . . . .	15		id.
Id.	31	à	50 id.	. . . . .	20		id.
Id.	51	à	100 id.	et par 100 kilog.	25		id.

Le *minimum* de la taxe fut fixé à 60 centimes.

Mais des réclamations s'étant élevées, je me décidai à adopter immédiatement le système proposé par la commission des tarifs, système que je regarde également comme le meilleur et qui consiste à fixer un prix uniforme par 100 kilog., et à appliquer ce prix de 10 en 10 kilog. Mon arrêté du 21 avril 1842 décida, en conséquence, que le prix du transport des articles de messagerie serait celui fixé par 100 kilog. (25 centimes par 100 kilog. et par lieue), calculé de 10 en 10 kilogrammes. Le *minimum* de la taxe fut maintenu à 60 centimes.

C'est ce tarif, ainsi modifié, qui est encore en vigueur aujourd'hui.

Ce tarif comprend tous les frais depuis l'acceptation des objets, dans un des bureaux de l'administration, jusqu'à leur remise au domicile du destinataire.

Les objets à transporter à ce tarif sont reçus aux bureaux établis à cet effet, depuis huit heures du matin jusqu'à sept heures du soir. L'expédition s'en fait deux fois par jour.

L'inscription au bureau de la station doit avoir lieu dans les délais suivants, savoir :

Une demi-heure avant le départ pour les articles de 500 kilog. et au-dessous.

Une heure avant le départ pour les articles de plus de 500 kilog.

Les expéditions de plus de 500 kilog. doivent être accompagnées d'un bordereau.

Toute inscription de marchandises donne droit à un bulletin, détaché de sa souche, et qui se paie 10 centimes. Toutefois, l'employé qui reçoit les marchandises est tenu d'émarger, sans frais, le livre de l'expéditeur, s'il en est requis, au lieu de délivrer un bulletin.

Les petites marchandises sont remises à domicile avant toute autre distribution.

Aucune taxe ne peut être inférieure à celle des articles de 5 kilog. et au-dessous, fixée à 60 centimes, quelle que soit la distance.

Pour les articles de plus de 5 kilog. les prix sont calculés de 10 en 10 kilog., d'après la taxe fixée pour 100 kilog.

La taxe des articles, de plus de 50 kilog., ne peut jamais être inférieure à celle fixée pour 50 kilog.

Les articles de messagerie peuvent être assurés contre la chance de perte.

Dans ce cas on perçoit la taxe du tarif n° 3, proportionnelle à la valeur déclarée, pour autant que cette taxe ne soit pas inférieure à celle du tarif n° 4.

Le transport des colis assurés est assujetti à toutes les formalités prescrites pour le transport des finances.

Le transport des articles de messagerie s'est élevé, en 1841, à 246,627 colis et 10,264,202 kilog., et, en 1842, à 202,676 colis et 12,907,745 kilog.; donc une diminution de 17.82 p. °/₀ sur le nombre de colis et une augmentation de 25.75 p. °/₀ sur les transports au poids.

Les recettes ont été, en 1841, de fr. 340,015-19, et, en 1842, de fr. 408,269-44; donc une augmentation de 20.07 p. °/₀.

TARIF N° 5. — *Transport d'équipages.*

Jusqu'à l'époque de l'introduction du tarif du 22 mars, la taxe était perçue par dix lieues, en ce sens que l'on percevait, sur le pied de 10 lieues, pour tout trajet de 10 lieues et au-dessous; sur le pied de 20 lieues, pour tout trajet de 11 à 20 lieues, et ainsi de suite.

On perçoit maintenant la taxe de station à station en raison de la distance. Les prix sont de fr. 3 par lieue pour une voiture à 4 roues, et de fr. 2 par lieue pour une voiture à 2 roues, chargement et déchargement compris.

En 1841, il a été transporté 2,880 voitures et la recette a été de 130,718-80; en 1842, la quantité transportée et la recette ont été respectivement de 2,978 et de fr. 176,947, soit une augmentation de 3.40 p. °/₀ sur le nombre de voitures et de 35.36 p. °/₀ sur la recette.

TARIF N° 6. — *Chevaux, bétail, etc.*

Ce transport n'a commencé à avoir lieu qu'à dater du 1er août 1840, à des prix fixés de 10 en 10 lieues, comme ceux du transport des équipages, par l'arrêté du 19 juillet 1840.

Un arrêté ministériel du 16 novembre 1840 modifia ce premier tarif en ce sens que le transport du bétail à 5 lieues et au-dessous, fut taxé à raison de la moitié de la taxe établie pour 10 lieues.

L'arrêté ministériel du 10 avril 1841 maintint dans son entier le tarif du 19 juillet 1840, modifié, comme nous venons de le dire, pour le transport des chevaux et du bétail.

Le tarif du 22 mars a établi la perception de station à station en raison des distances parcourues.

Les prix y sont calculés sur le pied de :

Fr. 3 00 par lieue pour 3 chevaux;
2 50 id. 2 id.;
2 00 id. 1 cheval;

Fr. 2 40 par waggon à petit bétail et par 5 à 8 bœufs ou vaches ;
2 00 par 3 ou 4 bœufs ou vaches, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons;
1 50 par 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons.

Les chiens furent taxés à raison des prix fixés pour la 3e classe de voitures.

Je reconnus bientôt que, pour le transport des chevaux et du bétail, plus encore que pour celui de toutes autres marchandises, l'administration est intéressée à obtenir des charges complètes de waggons ; j'accordai, en conséquence, par mon arrêté du 21 avril 1842, une réduction de 20 p. % pour tout transport de bétail effectué par charge complète.

Cette réduction fut portée à 25 p. % par mon arrêté du 25 octobre de la même année.

L'expédition des animaux se fait, selon leur destination, par le premier convoi partant après l'inscription.

Les chevaux et le bétail doivent être présentés au moins une demi-heure avant le départ. Les transports extraordinaires et présentant quelqu'importance doivent toujours être demandés vingt-quatre heures d'avance.

Dans les stations intermédiaires, la demande de transport doit, dans tous les cas, se faire vingt-quatre heures à l'avance.

Pour les transports de chevaux et de bétail, les conducteurs ne sont passibles qu'au retour de la taxe pour leurs personnes.

Le petit bétail présenté au transport dans des paniers ou sacs, peut être taxé au poids comme petites marchandises.

Dans aucun cas, le prix de transport d'un chien accompagnant un voyageur, ne peut être plus élevé que celui d'une place de waggon.

Les chiens qui par leur taille ne peuvent pas incommoder les voyageurs, sont exempts de la taxe.

Le bulletin d'inscription est de rigueur pour le transport des chevaux et du bétail ; il se paie 10 centimes.

Il a été transporté en 1841 767 chevaux, 4,093 têtes de gros bétail et 9,022 têtes de petit bétail, qui ont rapporté au trésor ensemble une somme de fr. 42,960-50.

En 1842, les transports se sont élevés à 854 chevaux, 4,107 têtes de gros bétail, 23,790 têtes de petit bétail et 327 chiens, qui ensemble ont produit fr. 54,175-85 : les augmentations ont donc été en 1842 de 11,34 p. % sur le transport des chevaux, de 0,34 p. % sur le transport du gros bétail, de 163,68 sur le transport du petit bétail, et enfin de 26,10 p. % sur la recette totale.

TARIF N° 7. — *Transport des marchandises de roulage.*

Jusqu'au 1er août 1840, date de la mise en vigueur du tarif du 19 juillet 1840, le tarif pour le transport des marchandises de roulage avait été établi par location totale ou partielle de waggons, comptés d'abord à 3,000 kilog. de

chargement, et ensuite à 4,000 kilog. ou 4 tonneaux ; les frais de chargement, de déchargement et de camionage étaient à charge des expéditeurs.

Sous ce régime de location totale ou partielle des waggons on obtint les mouvements suivants :

	1839.	1840
Mai.	2,193,360 kilog.	7,336,590 kilog.
Juin	3,359,876 id.	7,769,791 id.
Juillet. . . .	4,706,759 id.	9,547,001 id.

Le tarif du 19 juillet 1840 établit, à partir du 1er août suivant, le transport en détail. Les quantités transportées furent en 1839 et en 1840 :

En août 1839, sous le tarif par location totale ou partielle des waggons	6,578,317	En août 1840, sous le tarif du 19 juillet. . .	6,990,577
En sept. id.	6,815,142	En sept. id.	8,892,512
En oct. id.	7,911,650	En oct. id.	10,236,835

En sorte que, sous le même tarif de location des waggons, les mouvements doublèrent et triplèrent en 1840 par comparaison à 1839, et que, sous les tarifs de location pour 1839 et de détail pour 1840, la proportion d'augmentation en 1840 fut beaucoup moindre. Ensuite, sous le régime de location en 1839, les mois d'août, de septembre et d'octobre donnèrent de plus grands transports que ceux de juillet, tandis qu'en 1840, sous le régime du tarif du 19 juillet, les mois d'août, septembre et octobre donnèrent les deux premiers notablement moins de transport que le mois de juillet, régi par le tarif de location.

Malgré cela, le tarif du 19 juillet 1840 fut continué, probablement parce qu'on croyait ne pas devoir entièrement attribuer ces différences dans les mouvements aux effets des différents tarifs ; et, en effet, le mouvement reprit bientôt une progression croissante qui fit arriver, en février 1841, au chiffre de transports par mois le plus élevé qui se produisit sous ce tarif, c'est-à-dire à 15,244,653 kilog.

Tous ces chiffres démontrent combien est vrai ce principe que j'ai énoncé dans mon Compte-rendu pour l'exercice 1841, à savoir : qu'il faut bien se garder de croire à une trop grande influence des tarifs sur le mouvement des transports de marchandises de roulage.

Le système du 19 juillet 1840, qui fut exécuté depuis le 1er août 1840 jusqu'au 31 mai 1841, donna lieu, du chef du camionage et du factage des petites marchandises, ainsi que du chef de quelques autres natures de dépenses inhérentes au système de transport en détail, tant pour les petites que pour les grosses marchandises, à une dépense moyenne en plus par mois, comparativement au système précédent, de fr. 22,748-71, chiffre qui ne fait que balancer, pour ainsi dire, les recettes moyennes par mois, qui ont été pendant la même époque de :

fr. 9,536 42 pr	le transport des petites marchandises par colis.
13,956 25	id. au poids.
Soit ensemble, fr. 23,492 67	

Ainsi, sous l'empire de ces tarifs, les dépenses nouvelles inhérentes au système absorbèrent presqu'en entier la recette des petites marchandises, dont le transport se fit par conséquent à peu près gratuitement par l'administration, qui se trouva de la sorte à découvert, non-seulement des dépenses de traction, mais encore des charges de l'intérêt des capitaux d'établissement.

Le tarif n° 2 du 19 juillet 1840 réglait le transport des grosses marchandises de station à station; les marchandises étaient divisées en trois catégories dont les prix de transport étaient différents.

La première catégorie comprenait les marchandises pondéreuses et se trouvait taxée à raison de 6 centimes par 100 kilog. et par lieue.

La deuxième, des marchandises non comprises dans la première et la troisième catégories, était taxée à 7 centimes par 100 kilog. et par lieue.

Enfin, les objets déclarés fragiles ou d'un transport difficile composaient la troisième catégorie, taxée à 10 centimes par 100 kilog. et par lieue.

Toute expédition d'un poids inférieur à 500 kilog. devait payer la taxe fixée pour 500 kilog.; au-delà la taxe était calculée de 100 en 100 kilog.

Les frais de chargement et de déchargement étaient supportés par l'administration.

Un arrêté ministériel du 16 novembre 1840 apporta des modifications à ce tarif.

Diverses marchandises passèrent de la deuxième à la première catégorie et une réduction de 10 p. % fut accordée à un grand nombre de marchandises comprises dans la première catégorie. Les marchandises qui profitèrent de cette réduction ne furent donc taxées, à partir du 1er décembre, qu'à raison de 5 centimes et $^4/_{10}$ au lieu de 6 centimes, par 100 kilog. et par lieue.

Sous ce système, le transport des grosses marchandises présenta les recettes suivantes :

1840.	Août.	fr.	64,669 27
	Septembre		77,967 75
	Octobre.		92,028 30
	Novembre.		79,803 88
	Décembre.		100,636 25
1841.	Janvier.		104,434 94
	Février.		123,394 86
	Mars		110,208 70
	Avril		90,555 00
	Mai.		93,506 25
	Total.		937,205 20
	Moyenne par mois.		93,720 52

Un arrêté ministériel, daté du 10 avril 1841, vint ensuite établir, pour être mis à exécution à partir du 1er juin suivant, un système nouveau d'exploitation avec camionage par l'administration, de toutes les grosses et petites marchandises indistinctement. La remise à domicile par l'administration fut

f

obligatoire en ce sens que le destinataire qui voulait camioner lui-même ses marchandises ne se trouvait déchargé de rien quant au paiement du transport ; mais la prise à domicile fut facultative en ce sens que l'expéditeur ne payait que pour ce qu'il faisait transporter au chemin de fer par l'administration.

La classification des marchandises établie par le tarif du 19 juillet 1840 fut conservée telle qu'elle avait été modifiée par l'arrêté ministériel du 16 novembre suivant.

Les prix demeurèrent les mêmes, sauf qu'on y ajouta 5 centimes par 100 kilog., quelle que fut la distance, pour la première catégorie, 10 centimes pour la deuxième catégorie et 15 centimes pour la troisième.

Le *minimum* de 500 kilog., fixé par le tarif du 19 juillet, fut abaissé jusqu'à 100 kilog., en sorte que toute expédition de marchandises en dessous du poids de 100 kilog. fut taxée au prix de 100 kilog. et que toute expédition d'un poids plus grand fut taxée proportionnellement à son poids réel.

La rétribution à payer par les expéditeurs qui feraient prendre leurs marchandises à domicile fut fixée à 10 centimes par 100 kilog.

Enfin, les dispositions de l'arrêté du 16 novembre furent maintenues en vigueur, en sorte que bon nombre de marchandises de la première catégorie continuèrent à jouir d'une réduction de 10 p. % sur les prix du nouveau tarif.

Ce tarif fut mis à exécution le 1er juin 1841 et continua, afin que l'expérience pût en être complétée, à régir le transport des grosses marchandises jusqu'au 1er avril 1842, date à partir de laquelle les tarifs nos 7 et 8, décrétés par les arrêtés royaux du 22 mars, commencèrent à être mis en vigueur.

Il présenta les résultats suivants :

		Recettes spéciales des grosses marchandises	Recettes de toutes les marchandises indistinctement	Sommes payées par l'administration pour le camionage	Recettes nettes
1841.	Juin.	107,795 31	158,094 55	34,104 78	123,989 77
	Juillet	117,270 57	171,342 47	36,380 19	134,962 28
	Août.	131,468 69	187,232 50	39,540 76	147,691 74
	Septembre	130,363 57	191,106 88	43,028 21	148,078 67
	Octobre	134,636 53	191,254 87	45,601 89	145,652 98
	Novembre	138,308 65	187,580 79	44,927 88	142,652 91
	Décembre	135,941 88	181,364 22	47,512 94	133,851 28
1842.	Janvier	158,455 69	195,808 60	39,141 31	156,667 29
	Février	135,206 18	176,759 79	38,584 57	140,175 22
	Mars.	150,788 61	199,276 20	43,837 51	155,438 79
Sommes.		1,338,165 68	1,841,820 97	412,660 04	1,429,160 93
Moyenne par mois . . .		133,816 56	184,182 09	41,266 00	142,916 09

Par ses rapports du 17 octobre 1841 et du 31 janvier 1842, la commission des tarifs, après examen des résultats obtenus par le système de transport des marchandises, du 10 avril, me proposa de le modifier.

Les principales modifications proposées étaient les suivantes :

Diviser les marchandises de roulage en trois classes ;

Dénommer les marchandises comprises dans la 1re et la 3e classe et comprendre dans la 2e classe tous les objets non dénommés dans ces deux classes ;

Appliquer à ces différentes classes

Le prix de 5 centimes par 100 kilog. et par lieue pour la 1re classe
Celui de 7 ½ id. id. 2e id
Et celui de 10 id. id. 3e id.

Rendre le camionage facultatif, en faisant payer une certaine somme en sus pour les marchandises dont le commerce demanderait le camionage par les soins de l'administration.

J'admis en principe toutes les propositions de la commission, mais je crus cependant devoir m'en écarter en quelques points et notamment en ce qui concernait le classement des marchandises, mais seulement comme moyen de transition; le système du 10 avril, qui avait été en vigueur pendant 10 mois, ayant dû nécessairement créer des habitudes qui me paraissaient devoir être ménagées.

En conséquence, je crus devoir proposer au Roi, après avoir entendu de nouveau la commission, les tarifs nos 7 et 8, décrétés le 22 mars 1842.

Les marchandises de la 1re et de la 2e classe, taxées respectivement à 5 et à 7 ½ centimes par lieue et par 100 kilog, furent dénommées comme aux tarifs du 10 avril et du 19 juillet, et toutes les autres marchandises furent rangées dans la 3e classe, payant 10 centimes par lieue et par 100 kilog.

Le tarif no 8 avec remise à domicile n'était que la répétition du tarif no 7, aux divers prix duquel on avait ajouté pour le factage :

25 centimes par 100 kilog. pour les marchandises de la 1re classe;
30 id. id. 2e id.;
et 35 id. id. 3e id

En sorte que, par l'établissement de ces deux tarifs, le camionage fut rendu facultatif pour le commerce, d'obligatoire qu'il était sous le tarif du 10 avril.

La loi du 1er mai 1834, dont l'art. 5 est ainsi conçu : « Les produits de la » route (chemin de fer) provenant des péages qui devront être annuellement » réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'em- » prunt ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la » nouvelle voie, » avait imposé au Gouvernement une obligation extrêmement difficile à remplir, par cela même qu'évidemment il y avait aussi devoir pour lui de prendre en considération les intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture.

Toutefois, il est un point de vue de la question sous lequel ces obligations diverses imposées au Gouvernement et qui semblent opposées les unes aux autres, se confondent dans un seul et même intérêt, celui du rail-way national lui-même.

Ainsi que je l'ai dit, dans mon Rapport au Roi, du 22 mars 1842, ce serait méconnaître les intérêts de l'industrie, de l'agriculture et du commerce que d'établir un système d'exploitation, ruineux pour le trésor et qui, par cela même, aggraverait pour le contribuable la charge de l'impôt. Nous devons désirer vivement rattacher nos chemins de fer à ceux de l'Angleterre par une navigation régulière et quotidienne, et voir sillonner l'Allemagne et la France de chemins de fer reliés avec le nôtre. Nous devons donc chercher à ce que

l'établissement du rail-way national ne puisse pas être considéré comme une opération ruineuse pour le trésor, et nous devons faire en sorte que le revenu produit par les transports à l'intérieur soit assez élevé pour qu'il devienne possible d'accorder, lorsque nous serons reliés aux trois pays que je viens de nommer, des modérations de taxe qui puissent amener le développement de l'importation des matières premières nécessaires à certaines industries, de l'exportation des produits indigènes et du transit en général.

C'est par suite de ces considérations, que le second des arrêtés royaux du 22 mars fut promulgué. Il chargea la commission des tarifs d'examiner, tant dans son principe que dans ses applications, la question des modérations de taxe pour les produits indigènes destinés à l'exportation, pour les matières premières de certaines industries importées de l'étranger, ainsi que pour les produits exotiques transportés en transit.

Plusieurs réclamations m'étant parvenues contre le système de classement des marchandises, et le commerce ayant sollicité la concession immédiate de plusieurs des modérations de taxes prévues par les arrêtés royaux du 22 mars, je me vis dans la nécesité, pour faire droit à ces réclamations, d'abandonner tout de suite le système de classement du 10 avril et de décréter, par mon arrêté du 21 avril 1842, un système conforme à celui proposé par la commission, système que j'avais d'ailleurs adopté en principe.

Le 25 octobre ensuite, je crus devoir apporter encore quelques modifications aux tarifs du 22 mars pour les grosses marchandises.

Les diverses modifications apportées aux tarifs n°s 7 et 8 se trouvent rapportées dans le quatrième rapport de la commission (*V.* l'annexe XLI).

Elles ont consisté :

1° A accorder une remise de 20 p. % sur les prix du transport :

A. Des produits indigènes destinés à l'exportation ;

B. Des produits étrangers passant en transit ;

C. Et de 12 espèces de matières premières exotiques entrant par importation dans le pays.

Mais avec la condition pour ces trois espèces de transport, que cette remise n'aurait lieu que par charge complète d'un waggon pour les marchandises des deux premières classes, et pour un chargement de 500 kilog. au moins, en marchandises de troisième classe.

2° A porter à 20 p. % la remise de 10 p. % accordée par l'arrêté royal pour charge complète d'un waggon au moins, sur les prix du tarif pour le transport des bières, bois de teinture, farines, poteries de grès, cuirs, peaux, écorces en sacs et tabacs en feuilles;

3° A porter également la remise de 10 à 20 p. % pour le transport des houilles par convoi complet de 20 waggons, à une distance de 20 lieues et au-dessus, et d'élever jusqu'à 30 p % cette remise lorsque la houille est destinée à l'exportation;

4° A autoriser la location des waggons en fixant les prix de location sur le prix moyen des marchandises de 1re et de 2me classes pour un chargement complet de 4,500 kilog.;

5° A substituer à la classification du 10 avril, qui du reste, nous le répetons, n'avait été suivie dans l'arrêté royal du 22 mars 1842, que par transition, la classification des marchandises de roulage en trois catégories, telle qu'elle avait été proposée par la commission en dénommant les marchandises de la 1re et de la 3me classe, payant respectivement 5 et 10 centimes par quintal métrique et par lieue, et en rangeant dans la 2e classe, payant 7 centimes et demi, toutes les marchandises non comprises à la 1re et à la 3e classe;

6° A réduire indistinctement à 25 centimes par 100 kilog., pour les 3 classes de marchandises, les prix de la remise à domicile, pour toute expédition de 500 kilog. et au-dessus.

Le système du 22 mars eut pour but d'être favorable au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, tout en augmentant, d'une part, les recettes du trésor partout où cela pouvait avoir lieu, sans nuire aux véritables intérêts de ces trois grandes branches de la fortune publique, et en diminuant d'autre part les dépenses, en poussant à ce que les transports s'opèrent à charges plus complètes ainsi qu'à de plus grandes distances; car il est incontestable qu'il est de l'intérêt bien entendu du trésor de transporter les mêmes quantités de marchandises avec le plus petit nombre de convois et de waggons, ou, en d'autres termes, de marcher le plus possible par convois complets et avec charges complètes des voitures composant les convois. Pour parvenir à ces résultats il faudrait peut-être un tarif spécial et plus modéré pour les marchandises d'encombrement, telles que la houille, les fontes, etc., dont il serait formé des dépôts dans les stations ou aux environs, avec faculté pour l'administration de ne transporter ces marchandises d'encombrement qu'au fur et à mesure que le permettrait la composition des convois, mais toutefois dans un délai déterminé. C'est sous l'influence de ces idées que j'ai autorisé l'administration à permettre à quelques industriels de former des dépôts de houille dans quelques-unes des stations où il se trouve des terrains disponibles.

Cette concession a lieu moyennant une redevance proportionnée à la surface du terrain occupé.

Le système du 22 mars eut également pour but de rendre le camionage facultatif, ce qui était d'ailleurs dans les vœux du commerce.

Le rapport de la commission (Annexe XLI) renseigne que la charge moyenne des waggons pendant les quatre premiers mois de l'année 1842, c'est-à-dire sous l'influence des tarifs antérieurs à ceux du 22 mars, a été de 2,804 kilog., tandis que, pendant les huit derniers mois, sous l'influence des tarifs du 22 mars, la charge moyenne a été de 3,625 kilog., c'est-à-dire d'un tiers en sus, et que par conséquent on a dépensé un tiers de moins pour opérer le transport de la même quantité de marchandises.

Ainsi que je l'ai dit, en terminant mon exposé des motifs au Roi, le système d'exploitation établi par les arrêtés royaux du 22 mars, quoique complet, ne devait être considéré que comme transitoire; il devait mettre le Gouvernement et la législature à même d'établir des tarifs, favorisant, au profit du trésor et du commerce, les transports par charges complètes et à grandes distances, condition qui sera indispensable au moment où toutes les sections décrétées seront livrées à l'exploitation, et où les ports d'Anvers, de Gand et d'Ostende

seront reliés au port de Cologne. La commission des tarifs, dans son dernier rapport, émet l'avis qu'il conviendrait de faire l'essai d'un système qui consisterait à diminuer le taux du tarif pour le transport de toute espèce de marchandises de roulage par charge complète d'un waggon à plus de 20 lieues.

Ces tarifs sont encore en vigueur aujourd'hui, avec les modifications qui y ont été apportées par les arrêtés des 21 avril et 25 octobre 1842, et du 14 avril 1843, ci-annexés sous les nos XXIV, XXV et XXVI.

Celui des marchandises présente les résultats suivants :

		Recettes spéciales des grosses marchandises	Recettes de toutes les marchandises	Sommes payées pour camionage	Recettes nettes
1842.	Avril	130,597 66	175,255 16	8,873 48	166,381 68
	Mai.	138,239 74	184,085 05	7,511 91	176,573 14
	Juin	145,112 18	191,242 93	6,599 42	184,643 51
	Juillet	132,436 62	195,598 43	6,949 30	188,649 13
	Août	147,565 05	222,904 14	7,352 37	215,551 77
	Septembre	141,831 06	219,105 46	7,660 54	211,444 92
	Octobre.	160,269 39	234,608 93	8,704 13	225,904 80
	Novembre.	165,070 73	222,472 29	9,317 05	213,155 24
	Décembre.	161,295 25	215,750 37	9,780 24	205,970 13
Sommes.		1,322,417 68	1,861,022 76	72,748 44	1,788,274 22
Moyenne par mois. . . .		146,935 30	206,780 30	8,083 16	198,697 14

Ce qui prouve mieux que tous les raisonnements que le camionage obligatoire était une charge onéreuse à la fois au trésor et au commerce, c'est qu'aussitôt qu'il a été rendu facultatif, le commerce n'en a plus fait usage que dans la proportion de 7-88 p. %, ainsi que le prouve le tableau ci-dessous :

MOIS.	QUANTITÉ totale de marchandises de roulage transportées aux tarifs nos 7 et 8	QUANTITÉ des marchandises transportées au tarif no 8 avec remise à domicile	QUANTITÉ transportée au tarif no 7 et par location de waggons, sans remise à domicile.	*Observations.*
	Kilog	Kilog	Kilog	
Avril	12,140,903	2,236,246	9,904,657	
Mai.	13,919,645	2,188,994	11,730,651	
Juin	16,572,718	1,655,246	14,917,472	
Juillet	16,075,113	811,698	15,263,415	
Août	18,310,309	777,153	17,533,156	
Septembre	16,145,210	991,993	15,153,217	
Octobre.	17,892,277	1,100,415	16,791,862	
Novembre	18,300,514	1,040,535	17,259,979	
Décembre	17,840,065	806,891	17,033,174	
	147,196,754	11,609,171	135,587,583	

Le tableau n° XXX indique les prix auxquels a été adjugé le service du camionage dans les diverses stations, en vertu de l'adjudication publique du 7 avril 1841.

Le cahier des charges de cette adjudication n'imposait d'autre obligation aux entrepreneurs, que de fournir les moyens de transport pour la prise et la remise à domicile. La surveillance et la responsabilité des marchandises restaient à la charge de l'administration, qui devait, à cet effet, faire accompagner chaque voiture ou camion d'un facteur à sa solde. De plus elle était obligée, à l'expiration des entreprises, de reprendre le matériel des entrepreneurs au prix de l'estimation, faite de gré à gré ou à dire d'experts. Les contrats prenaient cours à dater du 1er mai 1841 pour finir au 31 décembre 1842, sauf celui pour la station d'Ans, qui devait cesser au moment de l'établissement du service des plans inclinés. La reprise du matériel de camionage de la station d'Ans, devenu entièrement inutile dès qu'on arriva à Liége, a occasionné pour le trésor une charge notable qu'il a été impossible d'éviter. Pour les autres stations j'ai été assez heureux pour obtenir des entrepreneurs, par moyen de transaction, la résiliation des contrats de 1841 sans reprise du matériel, moyennant indemnité raisonnable et à la condition de contracter avec eux de nouveaux contrats pour le camionage et le factage.

Les prix de ces nouvelles entreprises sont compris au tableau n° XXXI, et le modèle des contrats, qui est d'ailleurs le même que celui déjà inséré dans le Compte-rendu de 1841, se trouve encore répété ici sous le n° XXXII.

On verra, par ce dernier document, que les entrepreneurs du camionage et du factage ont à remplir des obligations beaucoup plus étendues que ceux de 1841. Leur service ne se borne plus, comme par le passé, à la fourniture pure et simple des moyens de transport; ils ont à prendre les marchandises dans la station et à les remettre au domicile du destinataire, et ils sont responsables et de la quantité et du bon état des marchandises qui leur sont remises à cet effet. Le personnel des facteurs est donc à la charge des entrepreneurs, bien que l'administration ait conservé le droit de destitution et d'agréation de ce personnel. L'administration s'est réservé le droit d'apporter aux conditions de ses tarifs tels changements qu'elle jugera nécessaires dans l'intérêt du commerce et du trésor, et elle n'est plus tenue à reprendre le matériel du camionage à l'expiration des contrats.

Enfin, les contrats pouvant être résiliés de mois en mois, par chacune des parties, l'administration pourra, aussitôt qu'elle le jugera convenable, ordonner une adjudication publique de ce service. Je ne terminerai point cet exposé sans appeler l'attention des Chambres sur le document ci-annexé sous le n° XLI, qui est le dernier rapport de la commission instituée pour suivre l'expérience et faire l'examen des tarifs. On y trouvera décrit d'une manière extrêmement claire et précise, le détail des modifications apportées successivement aux tarifs et l'opinion de la commission sur chacun de ces tarifs.

Dépense du coak.

Le tableau n° XIX fait voir que la dépense totale pour le coak, en y comprenant la valeur du charbon, et les frais de main-d'œuvre et de surveillance, s'est élevée en 1842 à fr. 796,514-71, ce qui fait un peu plus de $^{1}/_{6}$ de la dépense totale d'exploitation de l'année.

Dans le dernier Compte-rendu il a été démontré qu'en 1840, la dépense pour le coak a formé le quart de la dépense totale, et qu'en 1841, la dépense du même chef ne s'est plus élevée qu'au $^{1}/_{5}$ de la dépense totale.

La part des dépenses d'exploitation afférente au combustible a donc subi, d'année en année, de notables réductions depuis 1840.

Ces réductions doivent être attribuées à deux causes essentielles : d'une part la diminution du prix du charbon et la meilleure qualité de celui-ci, obtenue par une surveillance de plus en plus active, et d'autre part, l'économie apportée dans la consommation par suite de la disposition en vertu de laquelle des primes sont accordées aux machinistes à raison des économies qu'ils parviennent à réaliser dans la consommation.

L'on comprendra facilement quelle influence a dû exercer la première de ces causes, quand on saura que le prix de revient de 1,000 kilog. de coak qui avait été en 1840 de fr. 36-60, était déjà réduit pour 1841, à fr. 29-03, et que, pour 1842, malgré une légère augmentation dans le prix du charbon, par comparaison à 1841, on a obtenu une nouvelle réduction qui a fait descendre le prix du coak à fr. 27-60.

Ces baisses successives du prix de revient du coak sont dues à la bonne organisation du service des réceptions de charbons et de la fabrication du coak (le règlement relatif à ces services se trouve aux annexes n° XXII), et, ainsi que nous venons de le dire, aux réductions obtenues dans le prix du charbon.

Le prix moyen d'un hectolitre de charbon, pesant 87 kilog., avait été, en 1840, de fr. 1-78, et, en 1841, de fr. 1-40 ; en 1842, ce prix a été de fr. 1-46.

De nouvelles diminutions de prix pourront être obtenues, lorsque des fours à coak seront établis au centre des charbonnages du levant et du couchant de Mons.

La deuxième cause essentielle des réductions dans les dépenses du coak est, avons-nous dit, l'économie apportée dans la consommation du combustible.

Les tableaux annexe n° XX, font voir que pendant les sept derniers mois de 1842, la quantité de coak consommée par lieue de 5 kilom., a été de $80^{k},10$; que pendant les mois correspondants des années 1840 et 1841, on avait consommé par lieue, $95^{k},74$, et qu'ainsi il y a eu réduction de ce chef, de plus de 16 p. % en 1842.

Ces résultats avantageux ont été obtenus par la mise en vigueur, à dater du 16 mai 1842, du règlement provisoire, accordant des primes aux machinistes à raison des économies réalisées; ce règlement a été approuvé définitivement le 1er janvier 1843 ; il est rapporté en entier à l'annexe n° XXIII.

Nous donnons ici, à titre de renseignement, l'indication des quantités *maxima* de coak qui ont été allouées successivement en exécution dudit règlement :

QUANTITÉS ALLOUÉES

POUR	PAR LIEUE PARCOURUE PAR UNE MACHINE (1)		PAR HEURE de STATIONNEMENT.	POUR L'ALLUMAGE d'une LOCOMOTIVE.	POUR chaque heure pendant laquelle une locomotive de réserve est allumée dans les stations
	DE 11 A 13 POUCES	DE 14 POUCES.			
1842.	Hect	Hect	Hect	Hect	Hect
3e trimestre.	$1\frac{1}{3}$	2	1	8	»
4e trimestre.	$1\frac{2}{3}$	2	$\frac{3}{4}$	8	»
1843.					
1er trimestre.	$1\frac{2}{3}$	$2\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}$	8	$\frac{1}{4}$
2e trimestre.	$1\frac{2}{3}$	$2\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}$	8	$\frac{1}{4}$

Les améliorations introduites dans la construction des locomotives, l'expérience et l'habileté des machinistes feront, sans doute, diminuer encore la *consommation du combustible*.

Ce qui vient d'être dit relativement au combustible, prouve que l'administration reconnaît toute l'importance de cet objet et qu'elle ne néglige aucun moyen d'introduire des améliorations dans cette partie du service.

Il ne sera pas hors de propos, à cette occasion, de détruire une erreur qui a pris sa source dans certaines publications étrangères et qui a donné lieu récemment à des discussions au sein des Chambres législatives.

On a eu l'idée d'établir une comparaison entre les quantités de coak consommées sur différents chemins de fer, parmi lesquels figurent ceux de Belgique, et on a évalué cette consommation par rapport au nombre de kilomètres parcourus par les convois, sans tenir compte de l'importance de ces convois, c'est-à-dire, sans avoir égard aux charges traînées ou remorquées par les convois sur les chemins de fer, entre lesquels on établissait la comparaison On n'a tenu aussi aucun compte du plus ou moins de difficultés que présentent les différents chemins de fer comparés, à raison des pentes et des rampes de leur tracé. On concevra sans peine combien doivent être faux des résultats obtenus de cette manière, quand on saura qu'indépendamment des rampes plus ou moins fortes et de l'absence ou de la présence de plans inclinés, les convois sur tel chemin de fer ont une importance triple de celle des convois de tel autre chemin, ou qu'ils se composent d'un nombre triple de voitures; l'élément principal d'une semblable opération, le poids ou l'importance des

(1) Ces quantités ont été réduites de 25 p. % à partir du mois de septembre 1842 pour les machines à expansion et à partir du mois d'avril 1843 pour celles à échappement variable, recouvertes en feutre. — Les quantités indiquées dans ce tableau sont exprimées en hectolitres pesant 35 kilog.

convois, a donc été négligé et la comparaison ne peut plus, dès lors, avoir aucune signification. Une semblable comparaison ne serait vraie que pour des chemins de fer, à difficultés égales d'exploitation et sur lesquels les convois seraient toujours formés d'une manière identique.

Pour rétablir les opinions sur ce point, nous avons formé le tableau ci-après, qui indique, pour quelques rail-ways, la quantité moyenne de coak consommée par voiture remorquée à une lieue de 5 kilom.

	CONSOMMATION de coak par lieue de 5 kil parcourue par les convois.	NOMBRE MOYEN de voitures de chaque convoi en comptant pour 5 voitures la locomotive et son tender	CONSOMMATION moyenne de coak p^{r} voitures et par lieue.	*Observations.*
	Kilog.		Kilog.	
Chemin de fer de Belgique. . .	80.10	16 $\frac{3}{10}$	4.91	On suppose que les voitures sont d'un chargem^{t} et d'un poids égal sur les chemins de fer ci-contre.
Chemin de fer de Paris à St-Germain et à Versailles (rive droite).	59.64	12	4.97	Le chemin de fer de la rive gauche présente plus de difficultés d'exploitation que celui de la rive droite.
Chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche)	63.92	9	7.10	

(Les renseignements relatifs au chemin de fer de Paris à St-Germain et à Versailles, sont extraits de documents officiels fournis par les compagnies.)

Ce tableau prouve qu'il est indispensable de ne pas se prononcer sans prendre en considération toutes les données du problème, lorsqu'il s'agit d'établir des comparaisons de cette espèce.

Le nombre moyen de voitures dont se composent les convois sur les chemins de fer de Belgique, résulte du tableau annexe n° XXI.

Les tableaux n° VI, VII, VIII, IX, X^{1} à X^{3}, XI, XII, XIII, XIV, et XV^{1} à XV^{12}, présentent sur le mouvement et la recette des transports tous les renseignements désirables.

Les annexes XVI et XVII présentent le relevé des dépenses d'exploitation et d'entretien en 1841 et en 1842.

Nous avons vu qu'il a été exploité, pendant l'année entière de 1842, 79 $^{9}/_{10}$ lieues de chemin de fer.

Les dépenses d'exploitation s'étant élevées pendant la même année à fr. 4,700,327-08, la dépense par lieue exploitée a été de fr. 59,347-56. Les recettes générales s'étant élevées à fr. 7,461,553-10, la recette par lieue exploitée a été de fr. 94,211-53 ; l'excédant de la recette sur la dépense par lieue exploitée a donc été de fr. 34,863-97. La dépense d'exploitation par lieue exploitée a été en 1841 de fr. 64,263-12, et la recette de fr. 91,^{9}01-60 : donc

excédant de la recette sur la dépense de fr. 27,638-48. En comparant cet excédant avec celui de 1842, on trouve en faveur de ce dernier exercice une différence de fr. 7,225-49 par lieue exploitée.

Le nombre de lieues de 5 kilom. parcourues par les locomotives, a été en 1841 de 289,726 et en 1842 de 317,818.

Les dépenses totales d'exploitation et d'entretien ayant été en 1841 de fr. 4,353,826-32 et en 1842 de 4,700,327-08, il en résulte que la dépense par lieue parcourue a été en 1841 de fr. 15-03 et en 1842 de fr. 14-78.

Accidents.

Nos chemins de fer ont encore eu peu d'accidents à enregistrer pendant l'année 1842; le tableau annexe XXIX en présente le détail; ils peuvent se résumer comme suit :

	Accidents ayant occasionné la mort et pouvant être attribués		Accidents ayant occasionné des blessures plus ou moins graves et pouvant être attribués	
	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer.
Voyageurs	»	»	1	2
Personnes atteintes par les convois en circulant sur la route.	2	»	»	»
Ouvriers de l'administration	3	1	1	3
Suicides	1 (1)	»	»	»

Voici un tableau les résumant pour les années 1840 et 1841 ensemble :

	Accidents ayant occasionné la mort et pouvant être attribués		Accidents ayant occasionné des blessures plus ou moins graves et pouvant être attribués	
	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer	à l'imprudence des victimes.	au fait même du chemin de fer.
Voyageurs	2	1	4	6
Personnes atteintes par les convois en circulant sur la route.	2	»	1	»
Ouvriers de l'administration	9	2	7	9
Suicides	3	»	»	»

(1) Cet individu s'est suicidé en se plaçant sur les rails au passage d'un convoi.

Service des locomotives.

L'annexe n° XXVIII est l'état général du service des locomotives, depuis le 1er mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1842, et indique le nombre de lieues parcourues par chacune d'elles, depuis son entrée en service jusqu'à cette dernière époque.

Contrôle du timbre.

Vous trouverez, Messieurs, sous le n° XXXVI des annexes, le règlement pour le contrôle du timbre et le magasin des imprimés, approuvé le 8 février 1843; ce règlement est destiné à prévenir les abus qui auraient pu se glisser dans cette partie du service.

Transport sur les routes ordinaires et sur les canaux.

Le n° XXXIII des annexes est un tableau dressé d'après les renseignements fournis par les chambres de commerce et indiquant les prix de transport des marchandises par les routes ordinaires et par les canaux.

Le n° XXXIV indique les prix auxquels le Département de la Guerre a adjugé, depuis l'année 1832 jusqu'à 1842, le service des transports militaires, par terre et par eau, ainsi que les quantités transportées et les sommes payées annuellement aux entrepreneurs.

Longueur des diverses sections du chemin de fer.

Le tableau n° XLIII indique, en mètres, la longueur des différentes sections du chemin de fer.

La première des cartes qui terminent le présent compte-rendu indique, en kilomètres, la distance entre les différentes villes, par le chemin de fer et les routes ordinaires.

Ces quatre derniers documents, donnés à titre de renseignement, peuvent servir à apprécier les prix des tarifs actuellement en vigueur, qui ont été établis approximativement sur la moyenne de la distance d'une ville à l'autre par le rail-way et les routes ordinaires.

Moyens de transport en correspondance avec le chemin de fer.

Enfin, l'annexe n° XXXIX est un ordre de service arrêtant les conditions auxquelles les voitures de place sont provisoirement admises dans les stations, en attendant que le vote du projet de loi rapporté à l'annexe n° XXXV permette au Gouvernement de régler, sous les peines déterminées par la loi du 6 mars 1818, les conditions d'établissement et d'exploitation des transports par terre et par eau en correspondance avec le chemin de fer.

CHAPITRE III.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Le montant total des recettes du chemin de fer, pendant l'année 1842, est de fr. 7,461,553-10 et dépasse de fr. 1,235,219-44, c'est-à-dire d'à peu près 20 p. %, celles de 1841, qui ne se sont élevées qu'à fr. 6,226,333-66.

Le nombre de lieues exploitées, terme moyen, pendant l'année entière en 1841, ayant été de 67 $^{3}/_{4}$, ne se trouve dépassé que de 16 $^{9}/_{10}$ p. % par le nombre de 79 $^{7}/_{10}$ lieues exploitées en 1842 (1).

Voici comment les recettes de ces deux années se répartissent d'après les différentes branches de revenu :

	RECETTES DE 1842.	RECETTES DE 1841.	AUGMENTATION EN 1842.	
			Pour cent.	Sommes
Voyageurs	4,684,313 54	4,113,754 78	13 87	570,558 76
Bagages	297,889 41	127,249 40	134 09	170,640 01
Marchandises	2,175,137 60	1,782,104 93	22 05	393,032 67
Voitures, chevaux et bétail	231,122 85	173,679 30	33 07	57,443 55
Finances et valeurs	28,607 00	25,113 97	13 90	3,493 03
Produits divers et extraordinaires. . .	44,482 70	4,431 28	903 83	40,051 42
Totaux	7,461,553 10	6,226,333 66		»
Augmentation totale en 1842.	»	»		1,235,219 44

A part les produits extraordinaires qui sont nécessairement très variables d'une année à l'autre, l'augmentation de recettes la plus forte est celle des

(1) On peut même dire qu'il ne se trouve dépassé que de 15.76 p. %, car des 79 $^{7}/_{10}$ lieues exploitées, terme moyen, pendant l'année entière en 1842, il y a eu 5 kilomètres de voie de raccordement exploités pendant 12 mois, tandis qu'en 1841, ils n'ont été exploités que pendant 3 mois.

En 1841, il n'y a eu que 46 kilom. nouvellement exploités, et en 1842 il y en a eu 60, se composant pour la plupart des sections beaucoup moins productives que les anciennes.

bagages ; cette augmentation est de 134 p. °/₀ de la recette de 1841 ; pour les marchandises l'augmentation est de 22 p. °/₀ et pour les voyageurs de près de 14 p. °/₀.

Le nombre total des voyageurs qui ont fréquenté le chemin de fer en 1842, est de 2,724,104 : il avait été de 2,639,744 en 1841 ; l'augmentation pour 1842 est donc de 84,360 voyageurs ou d'un peu plus de 3 p. °/₀.

En 1842, 2,724,104 voyageurs ont produit la somme de fr. 4,684,313-54 ; cela fait en moyenne, par voyageur, fr. 1-72. En 1841, 2,639,744 voyageurs avaient produit fr 4,113,754-78 ; cela faisait par voyageur, terme moyen, fr. 1-56. Ainsi chaque voyageur a produit, en 1842, 16 centimes soit 10 p. °/₀ de plus qu'en 1841.

Depuis la publication du Compte-rendu de l'année dernière, de nouvelles dépenses d'exploitation ont dû être imputées sur le budget de l'exercice 1841. Le tableau n° XVI fait voir que les dépenses totales imputées sur le budget de l'année 1841, s'élèvent à la somme de fr. 4,537,826-32.

Mais il a été constaté qu'une somme de fr. 184,000, imputée sur le budget de 1841, avait servi à solder des dépenses d'exploitation de l'année 1840. Pour rétablir les choses dans leur véritable état, il importe donc de défalquer cette dépense qui incombe à l'exercice 1840 et la dépense totale d'exploitation et d'entretien pour 1841 se trouve ainsi réduite à fr. 4,353,826 32

Les recettes totales du même exercice ont été de 6,226,333 66

Donc l'excédant total en recette est de 1,872,507 34

Le nombre de lieues exploitées, terme moyen, en 1841, a été de 67 ¾ lieues, et par conséquent l'excédant de recette a été, par lieue exploitée, de fr. 27,638-48, ce qui revient à 2 $^{76}/_{100}$ p. °/₀ du capital engagé dans les sections en exploitation en 1841.

Cet excédant n'est plus que de 2 $^{8}/_{100}$ p. °/₀, si on le calcule sur la somme de fr. 1,326,646-24 que coûtera une lieue moyenne de chemin de fer, lorsque tous les fonds mis à la disposition du Gouvernement seront épuisés.

Nous avons vu que les recettes totales de l'année 1842 se sont élevées à fr. 7,461,553-10 ; mais il faut déduire de cette somme celle de fr. 2,778-81, qui a été payée à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections franco-belges de Mouscron à Roubaix et de Quiévrain à St-Saulve. Les recettes réelles de 1842 se trouvent ainsi réduites à fr. 7,458,774 29

Les dépenses totales d'exploitation de 1842 sont de . . . 4,700,327 08

Ainsi, l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation en 1842 est de . . . . . fr. 2,758,447 21 ;

79 $^{2}/_{10}$ lieues ayant été exploitées en moyenne pendant l'année entière, l'excédant de la recette sur la dépense est de fr. 34,828-80 par lieue exploitée, ce qui donne 3 $^{20}/_{100}$ p. °/₀ du capital engagé dans les sections exploitées en 1842.

Cet excédant n'est plus que de 2 $^{63}/_{100}$ p. °/₀, si on le calcule sur la somme qui

aura été dépensée par lieue de chemin de fer, lorsque les fonds votés par la législature auront été entièrement absorbés.

Les résultats que nous venons de constater ne comprennent, pour les produits du chemin de fer, que ceux de ces produits qui sont perçus par les agents du service de l'exploitation et versés par eux dans les caisses du trésor public.

Si l'on veut apprécier exactement les résultats de l'exploitation, il faut ici tenir compte, en outre, des produits dépendant du chemin de fer, rentrés dans les caisses du trésor par d'autres voies, ainsi que des services effectués gratuitement par le chemin de fer, pour différentes administrations publiques.

L'administration du domaine a encaissé, pendant l'année 1842, une somme de fr. 42,982-20 du chef de ventes et locations dépendantes du chemin de fer, savoir :

1° Produit des ventes d'objets du chemin de fer, hors d'usage, fr.	17,189	81
2° Produit des ventes d'objets perdus et non réclamés	2,220	48
3° Produit de la location des herbages et des terrains non utilisés.	23,571	91
Ensemble . . . . . fr.	42,982	20

Le chemin de fer a transporté gratuitement en 1842, pour le service de la poste aux lettres, non-seulement des dépêches dans toutes les directions, mais aussi les voitures du service ambulant de la poste entre Courtray et Gand et entre Bruxelles et Quiévrain.

Le transport des dépêches postales pendant toute l'année eût rapporté, au prix du tarif, une somme d'environ fr. 118.000; le transport des voitures du service ambulant eût rapporté, en 1842, au prix du tarif des voitures, réduits de moitié, c'est-à-dire à raison de fr. 1-50 par lieue, une somme de fr. 16,515.

Enfin, il a été effectué pour le service de la construction des chemins de fer pendant la même année, des transports pour une somme de fr. 16,766-09.

On peut donc dire que, outre la somme produite directement du chef des transports et qui s'élève pour 1842 à . . . . fr.			7,458,774 29
Le chemin de fer a produit pour le trésor public, les revenus ci-après :			
1° Ventes et locations			42,982 20
2° Transports effectués gratuitemt pour la poste aux lettres.	Dépêches postales.	118,000	134,515 00
	Voitures ambulantes	16,515	
3° Transports pour le service de la construction			16,766 09
Ensemble . . . . . fr.			7,653,037 58

Ainsi, pour l'année 1842, l'excédant réel des produits du chemin de fer sur les dépenses d'exploitation a été, d'après ce qui précède, de fr. 2,952,710-50 et par lieue exploitée, de 37,281-70. Ce qui représente 3.72 p. % du capital, en l'évaluant d'après la somme dépensée par lieue exploitée en 1841, 3.42 p. % du capital engagé, en l'évaluant d'après les sommes réellement dépensées au 31 décembre 1842 et 2.81 p. % du capital de fr. 1,326,646-24,

qui se trouvera avoir été dépensé par lieue, lorsque toutes les sommes accordées pour la construction et les frais d'établissement auront été dépensées.

Si l'on recherche de quelle manière se sont réparties les dépenses d'exploitation et d'entretien, des années 1841 et 1842, on voit que ces dépenses se subdivisent comme suit :

Pour 1841.	Entretien du rail-way et des stations. . . fr.	761,581	15
	Locomotion et entretien du matériel	2,367,064	71
	Transports (direction, inspection, convois, etc.)	1,225,180	46
	Ensemble . . . . . fr.	4,353,826	32
Pour 1842.	Entretien du rail-way et des stations . . . fr.	913,085	70
	Locomotion et entretien du matériel	2,351,708	11
	Transports (direction, inspection, convois, etc.)	1,435,533	27
	Ensemble . . . . . fr.	4,700,327	08

Les dépenses d'exploitation et d'entretien du rail-way et du matériel se sont donc réparties, en 1841 et 1842, de la manière suivante, par lieue de 5 kilom. exploitée :

	DEPENSE PAR LIEUE DE CHEMIN DE FER EXPLOITÉE	
	EN 1841.	EN 1842.
	Fr. c	Fr. c
Entretien du rail-way et des stations	11,241 05	11,558 04
Locomotion et entretien du matériel.	34,938 22	29,768 46
Transports (direction, inspection, convois, etc.)	18,083 85	18,171 31
Ensemble	64,263 12	59,497 81

En résumé, Messieurs, les diverses années d'exploitation ont présenté les résultats consignés dans le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES en exploitation au 31 décembre.	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT au 31 décembre POUR LES LIGNES EXPLOITÉES. — TOTALES.	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT au 31 décembre POUR LES LIGNES EXPLOITÉES. — PAR KILOMÈTRE.	NOMBRE DE LIEUES de 5 kilomètres EXPLOITÉES EN MOYENNE PENDANT L'ANNÉE ENTIÈRE.	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT rendu utile PAR L'EXPLOITATION rapporté A UNE ANNÉE ENTIÈRE. — TOTAL.	RECETTES GÉNÉRALES de L'EXPLOITATION. — TOTALES.	RECETTES GÉNÉRALES de L'EXPLOITATION. — PAR LIEUE EXPLOITÉE.	DEPENSES GENERALES de L'EXPLOITATION. — TOTALES.	DEPENSES GENERALES de L'EXPLOITATION. — PAR LIEUE EXPLOITÉE.	EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION. — TOTAL.	EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION. — PAR LIEUE EXPLOITÉE.	EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION. — Tantième p. % du capital d'établissement utilisé.	EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION. — Tantième p. % de la dépense définitive qui sera de fr. 1,326 646 par lieue, lorsque tous les crédits alloués seront dépensés.
1835	20 (*a*)	1,929,767 55	96,488 38	2 $\frac{5}{9}$	1,286.511 73	268,997 50	100.874 06	168.772 73	63,289 77	100,224 77	37,584 29	7 $\frac{79}{100}$ p. %	2 $\frac{83}{100}$ p. %
1836	44 (*b*)	5,815,416 34	132,168 55	7 $\frac{3}{10}$	4,758,067 80	825,132 85	114,601 78	431,135 67	59,879 95	393,997 18	54,721 83	8 $\frac{28}{100}$ p. %	4 $\frac{12}{100}$ p. %
1837	143	18,253,149 31	127,644 40	18	11,567.135 52	1,416,982 94	78,721 27	1,189,863 34	66,103 52	227,119 60	12,617 75	1 $\frac{96}{100}$ p. %	0 $\frac{95}{100}$ p. %
1838	256	35,587,228 51	139,012 61	40 $\frac{1}{2}$	28,126,885 03	3,097,833 40	76,489 71	2,748,649 39	67,867 88	349,184 01	8,621 83	1 $\frac{21}{100}$ p. %	0 $\frac{65}{100}$ p. %
1839	309	49,740,247 90	160,971 67	54 $\frac{1}{3}$	43,703,810 04	4,249,825 04	78.222 43	3,078,978 65	56.671 79	1,170,846 39	21,550 64	2 $\frac{68}{100}$ p. %	1 $\frac{62}{100}$ p. %
1840	332	62,144,583 83	187,182 48	64 $\frac{1}{2}$	60,397,547 33	5,335,167 05	82,715 76	3,254,511 23	50,457 53	2,080,655 82	32,258 23	3 $\frac{44}{100}$ p. %	2 $\frac{43}{100}$ p. %
1841	378	75,594,248 06	199,984 78	67 $\frac{1}{2}$	67,794,840 42	6,226,333 66	91,901 60	4,353,826 32	64,263 12	1,872,507 34	27,638 48	2 $\frac{76}{100}$ p. %	2 $\frac{8}{100}$ p. %
1842	438	95,530,576 63	218,106 34	79 $\frac{3}{10}$	86,370,110 64	7,461,553 10	94,211 53	4,700,327 08	59,347 56	2,761,226 02	34,863 97	3 $\frac{20}{100}$ p. %	2 $\frac{63}{100}$ p. %

(*a*) Exploitation du chemin de fer de Bruxelles à Malines.

(*b*) Exploitation du chemin de fer de Bruxelles a Anvers.

Certes, les résultats de 1842 ne réalisent pas encore les vœux de la législature de 1834, qui a décrété l'exécution des chemins de fer de l'État ; mais il faut considérer que, pendant cette année, on a mis en exploitation, à partir du 1er mai, les plans inclinés de Liége, dont le coût de construction et d'établissement est considérable, et dont l'exploitation exige aussi des dépenses de toutes espèces plus élevées que celles des autres sections ; il faut tenir compte de ce que les lieues de chemin de fer nouvellement mises en exploitation pendant l'année peuvent être comptées en général au nombre des moins productives. On ne peut méconnaître que ce n'est qu'au bout d'un certain nombre d'années d'exploitation, que des voies nouvelles de communication, même les plus utiles et les plus productives, donnent tous les produits dont elles sont susceptibles. Il faut tenir compte aussi de ce que les sections qui n'ont point encore été mises en exploitation, sont celles dont on attend le plus de transports en même temps qu'une forte réaction favorable sur celles actuellement exploitées ; il faut encore ne pas perdre de vue les produits indirects que nos chemins de fer apportent déjà et ne tarderont pas à apporter dans une plus forte proportion aux diverses autres branches de revenu public ; il faut enfin prendre en considération les bienfaits qui en rejailliront sur l'agriculture, l'industrie et le commerce. Les avantages que le chemin de fer assure à ces trois grandes sources de la prospérité publique par la facilité, la célérité et le bas prix du transport des hommes et des choses, sont immenses.

On peut déjà juger en partie de la vérité de ce que nous venons de dire par le tableau ci-annexé n° XL, où l'on voit que le nombre de maisons, usines et bâtiments particuliers, construits depuis la mise en exploitation des diverses sections et à leurs abords, se trouve déjà être de 1,055, ayant ensemble 10,612 mètres 34 centimètres de façade, et dont la valeur, en ne prenant que fr. 10,000 par bâtiment, peut être évaluée à fr. 10,000,000.

Les calculs auxquels nous venons de nous livrer diffèrent à plusieurs égards de ceux qui ont été présentés les années précédentes; nous avons cru que, touchant au moment où le réseau complet de nos chemins de fer sera achevé, et pouvant par conséquent mieux connaître tous les éléments de calcul et d'appréciation, nous devions donner un tableau exact et complet des résultats obtenus successivement par l'exploitation pendant les années qui viennent de s'écouler, et cela afin que l'opinion publique ne s'égarât point à l'égard de ces résultats et que l'on pût les comparer et les rapprocher de ceux qui seront obtenus, lorsque toutes les lignes seront achevées et livrées à l'exploitation.

Ces calculs font voir, du reste, que l'on ne pourra apprécier avec fruit les résultats de l'exploitation de nos chemins de fer que lorsque toutes les lignes, les stations et le matériel seront entièrement achevés et qu'il ne restera plus aucune dépense à effectuer de ces divers chefs; en effet, l'accroissement successif d'année en année de la dépense d'établissement par kilomètre de chemin, démontre que l'exploitation avait lieu sur des routes et avec des stations inachevées et un matériel incomplet ; les résultats de cette exploitation ne sont donc qu'imparfaits, et ils doivent différer essentiellement de ceux que l'on eût obtenus sur des chemins et avec un matériel achevés et complets.

Mettant de côté l'économie de temps que présente le chemin de fer, compa-

ratívement aux anciennes voies de communication, économie qui est au moins de 50 p. %, nous ferons remarquer que, pour le transport des personnes et des choses, le chemin de fer présente une économie d'argent très considérable ; en effet, le prix moyen du transport des personnes était, par les routes ordinaires, de 50 centimes au moins par personne et par lieue ; par le chemin de fer, ce prix est réduit à moins de 30 centimes.

On peut juger de l'économie que présente le chemin de fer pour le transport des marchandises par l'annexe n° XXXIII, qui indique les prix de transport des marchandises par les routes ordinaires et par les canaux ; en comparant ces différents prix avec ceux des tarifs du chemin de fer, on sera à même d'apprécier toute l'économie que donne cette dernière voie pour le transport des marchandises.

Cependant les routes ordinaires ont nécessité pour leur établissement des dépenses énormes, et jamais, à raison de leur grande utilité, l'on n'a exigé que ces routes couvrissent l'intérêt de ces dépenses ; bien loin de là, les routes du pays ne rapportent annuellement au trésor public que le produit des barrières ; sur ces produits l'on prélève les dépenses d'entretien, et le surplus est affecté chaque année à la construction de routes neuves.

Toutefois, Messieurs, je n'ai cru devoir présenter ces considérations, que pour faire voir que le législateur a exigé plus du chemin de fer que des routes ordinaires. J'ai la conviction que l'expérience nous conduira à de nouvelles économies sur les dépenses, en même temps que l'avenir nous apportera des recettes plus considérables, et qu'ainsi le chemin de fer contribuera de plus en plus à la prospérité du pays, sans être une charge onéreuse pour le trésor.

Bruxelles, le 12 avril 1843.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

N° II.

Récapitulation générale (au 1er janvier 1843) *des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer, décrétés par les lois des* 1er *mai* 1834 *et* 26 *mai* 1837.

LOIS PAR LESQUELLES LES CRÉDITS ONT ÉTÉ ACCORDÉS.	FONDS VOTÉS.	CAPITAUX DES EMPRUNTS.		RENTE ANNUELLE.	PRIME ANNUELLE D'AMORTISSt.	EMPLOI.				
						REMBOURSEMENT.	ROUTES.	CHEMIN DE		
		EFFECTIFS.	NOMINAUX.					DETTE flottante et dette consolidée. — CAPITAUX EFFECTIFS.	DETTE CONSOLIDÉE. CAPITAL EFFECTIF.	DETTE CONSOLIDÉE. CAPITAL NOMINAL.
1.	2.	3.	4	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1er MAI 1834 ..... (Bons du trésor)	10,000,000	»	»	»	»	»	»	10,000,000 00		
									24,524,163 74	26,896,438 74
18 JUIN 1836..... (Emprunt 4 p. %)	30,000,000	27,364,163 74	30,000,000 00	1,200,000 00	300,000 00	10,000,000 00	350,000 00	14,524,163 74		
12 NOVEMBRE 1837 (Bons du trésor)	10,000,000	»	»	»	»	»	933,551 43	9,066,448 57		
									32,267,256 39	45,857,438 70
25 MAI 1838 ..... (Emprunt 3 p. %.)	37,000,000	35,778,033 70	50,850,800 00	1,525,524 00	508,508 00	10,000,000 00	2,577,225 88	23,200,807 82		
28 DÉCEMBRE 1839 (Bons du trésor)	12,000,000	»	»	»	»	»	968,737 15	11,031,262 85		
21 JUIN 1840..... (Bons du trésor)	5,000,000	»	»	»	»	»	510,122 61	4,489,877 39		
									69,140,030 83	73,305,296 10
						12,000,000 00	»	»		
26 JUIN 1840..... (Emprunt 5 p. %)	82,000,000	82,000,000 00	86,940,000 00	4,347,000 00	869,400 00	5,038,533 69	2,104,526 94	53,618,890 59		
						5,000,000 00	»	»	»	»
29 SEPTEMBRE 1842 (Emprunt 5 p. %)	29,250,000	29,250,000 00	28,621,718 38	1,431,085 92	286,217 18	»	»	»	»	»
		174,392,197 44	196,412,518 38	8,503,609 92	1,964,125 18	42,038,533 69	7,444,164 01	125,931,450 96	125,931,450 96	146,049,173 54

FER.		REPRISE	CHEMIN	TOTAL	RESTANT DISPONIBLE.						
					POUR	POUR LES CHEMINS DE FER.				PARACHEVT	CANALISATN
RENTE ANNUELLE.	PRIME ANNUELLE D'AMORTISST.	DE LA SAMBRE.	DE FER RHÉNAN.	DE L'EMPLOI.	LES ROUTES.	DETTE CONSOLIDÉE. CAPITAL EFFECTIF.	DETTE CONSOLIDÉE. CAPITAL NOMINAL.	RENTE ANNUELLE.	PRIME ANNUELLE D'AMORTISSEMT	DE L'ENTREPÔT D'ANVERS.	DE LA CAMPINE.
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23
1,075,457 55	208,864 39	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		2,490,000 00	»	27,364,163 74	»	»	»	»	»	»	»
1,375,723 16	458,674 39	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
				35,778,033 70	»	»	»	»	»	»	»
3,665,264 80	733,052 96	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			3,349,600 00	81,111,551 22	555,835 99	332,612 79	352,650 68	17,632 53	3,526 51	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2,000,000 00	24,000,000 00	23,484,486 87	1,174,224 34	234,844 87	1,500,000	1,750,000
6,116,445 51	1,460,491 74	2,490,000 00	3,349,600 00	144,253,748 66	2,555,835 99	24,332,612 79	23,837,137 55	1,191,856 87	238,371 38	1,500,000	1,750,000

174,392,197 44

N° III.

Situation des fonds alloués pour la construction et l'établissement des chemins de fer décrétés, au 1er *février* 1843.

CAPITAUX MIS A LA DISPOSITION DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

18 juin	1836,	emprunt	4 p. °/₀	24,524,163 74
25 mai	1838,	id.	3 p. °/₀	32,267,256 39
26 juin	1840,	id.	5 p. °/₀	69,472,643 62
29 septembre	1842,	id.	5 p. °/₀	24,000,000 00
				150,264,063 75

A ajouter :

1° Pour frais d'entretien et d'exploitation pendant les années 1835 et 1836. . . . . .

2° Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget . . . . . .

3° Sommes versées à la caisse du caissier-général de l'État et provenant des bénéfices effectués sur les houillères de Wandre, cédés au Gouvernement par la société Cockerill, à titre de remboursement des avances faites à l'établissement de Seraing. . . . . .

Total de l'emploi au 1er février 1843 . . . . . .

EMPLOI AU 1er FÉVRIER 1843.

OBJETS.	SOMMES DÉPENSÉES.	SOMMES ENGAGÉES.	SOMMES DISPONIBLES.	
Lignes, stations, dépendances et outillages . . .	107,134,182 25	5,592,638 25	Lignes . . .	10,462,259 79
Personnel, frais de bureau, études de projets, mobilier, instruments, secours, etc.	3,378,545 09	605,000 00	Bâtiments et clôtures des stations . .	3,350,000 00
Matériel des transports.	15,154,885 07	933,751 35	Matériel . .	3,000,000 00
	125,667,612 41	7,131,389 60		
	132,799,002 01			
. . . . .	599,908 40			
. . . . .	40,769 14			
. . . . .	12,124 41			
. . . . .	133,451,803 96			16,812,259 79
	150,264,063 75			

N° IV.

État indiquant la contenance et le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1er janvier 1843.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	CONTENANCE DES TERRAINS VENDUS OU RÉTROCÉDÉS.	PRIX DE VENTE OU DE RETROCESSION.	*Observations.*
	Hect ares cent	Fr c	
Anvers	» 95 52	4,380 49	
Brabant	51 94 76	150,210 60	
Flandre occidentale.	» 71 01	2,901 32	
Flandre orientale	42 90 94	171,613 08	
Hainaut.	»	»	
Liége.	8 45 64	26,625 94	
Limbourg.	4 17 5	7,827 65	
Luxembourg	»	»	
Namur	»	»	
Total.	109 14 92	363,559 08	

N° V.

État indiquant, par exercice, le nombre moyen de lieues de rail-way exploitées et le nombre de lieues parcourues depuis 1835 *jusqu'en* 1842 *inclusivement.*

EXERCICES.	NOMBRE MOYEN DE LIEUES de RAIL-WAY EXPLOITÉES	NOMBRE TOTAL DE LIEUES PARCOURUES par LES CONVOIS
1835 (à partir du 5 mai)	4	10,074
1836	7 2/10	29,561
1837	18	61,594
1838	40 1/2	129,755
1839	54 1/3	174,261
1840	64 1/2	236,221
1841	67 3/4	289,726
1842	79 1/10	317,818

SECTIONS NOUVELLEMENT EXPLOITÉES pendant L'ANNÉE 1842.	NOMBRE DE KILOMÈTRES	DATES DE LA MISE EN EXPLOITATION
Ans a Liege	6 kilom	1er mai
Mons a Quevrain	19 »	7 aout
Courtray a Tournay	31 »	24 octobre
Mouscron a la frontière	3 »	6 novembre
Quévram a la frontière	1 »	14 novembre
Total	60 kilom	

TABLEAU COMPARATIF *des recettes mensuelles par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.*

N° VI.

EXERCICES.	NATURE DES RECETTES.	RECETTE MENSUELLE. JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	MONTANT TOTAL PAR EXERCICE.	RÉPARTITION ANNUELLE PAR NATURE DE RECETTE. SERVICE DES VOYAGEURS. Voyageurs.	Bagages.	SERVICE DES MARCHANDISES. Marchandises.	Voitures, CHEVAUX ET BÉTAIL.	Finances. ET VALEURS.	Prise à domicile.	BULLETINS. CHARGEMTS ET DÉCHGTS. Produit des frais de traction en dehors des stations.	PRODUITS DIVERS ET EXTRAORDINAIRES.	Observations.
1835 (du 5 mai au 31 décembre).	Voyageurs	.....	.....	.....	.....	21,588 05	36,260 40	49,109 45	44,097 15	45,371 15	32,658 00	20,973 25	18,940 05	268,997 50	268,997 50	268,997 50	»	»	»	»	»	»	»	
1836 (année entière)	Voyageurs	19,288 10	20,195 65	22,065 05	28,847 85	107,848 65	104,443 20	110,189 55	116,820 50	105.615 40	85,999 90	55,080 30	48,738 70	825,132 85	825,132 85	825,132 85	»	»	»	»	»	»	»	
1837 id.	Voyageurs	57,676 80	55,873 10	69,242 20	78,491 45	101,320 57	105,573 86	131,172 76	138,962 84	180,923 69	206,472 63	130,441 92	143,836 76	1,399,988 58										
	Bagages	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,892 53	2,682 29	2,921 68	3,459 50	2,750 49	3,287 87	16,994 36										
	TOTAL	57,676 80	55,873 10	69,242 20	78,491 45	101,320 57	105,573 86	133,065 29	141,645 13	183,845 37	209,932 13	133,192 41	147,124 63	1,416,982 94	1,416,982 94	1,399,988 58	16,994 36	»	»	»	»	»	»	
1838 id.	Voyageurs	111,786 59	113,573 26	154,107 88	220,870 53	242,123 20	288,761 27	284,145 29	391,753 43	412,542 28	286,254 52	208,631 79	221,267 69	2,935,817 73										
	Bagages	2,624 93	3,962 93	5,820 47	7,745 42	8,751 44	8,398 65	9,966 41	11,388 37	13,060 72	11,746 34	9,684 97	10,270 74	103.421 39										
	Location de waggons	.....	2,188 22	3,231 06	3,022 00	3,828 00	4,784 00	6,397 00	6,538 00	7,134 00	7,026 00	5,999 00	8,447 00	58,594 28										
	TOTAL	114,411 52	119,724 41	163,159 41	231,637 95	254,702 64	301,943 92	300,508 70	409,679 80	432,737 00	305,026 86	224,315 76	239,985 43	3,097,833 40	3,097,833 40	2,935,817 73	103,421 39	58,594 28	»	»	»	»	»	
1839 id.	Voyageurs	200,500 94	166,726 02	202,004 72	258,469 24	311,146 52	329,091 22	402,282 91	443,110 12	461,339 31	373,629 45	253,724 81	234,518 98	3,636,544 24										
	Bagages	9,560 62	9,485 91	9,562 61	9,899 00	10,607 38	11,488 82	12,613 11	13,904 39	12,249 95	13,396 67	10,940 78	8,805 24	132,514 48										
	Location de waggons	7,713 00	7,159 50	6,277 50	9,626 00	10,726 50	10,121 50	4,142 50	.....	.....	2,431 00	4,172 00	2,364 50	64,734 00										
	Marchandises au tonneau	.....	.....	.....	2,941 00	11,920 00	20,715 50	31,657 50	49,384 20	55,220 00	60,783 70	63,048 65	51,764 27	347,434 82										
	Voitures	.....	.....	.....	530 00	1,645 00	7,161 00	12.764 00	14,888 50	12,364 00	11,576 00	4,318 00	3,351 00	68,597 50										
	TOTAL	217,774 56	183,371 43	217,844 83	281,465 24	346,045 40	378,578 04	463,460 02	521,287 21	541,173 26	461,816 82	336,204 24	300,803 99	4,249,825 04	4,249,825 04	3,636,544 24	132,514 48	412,168 82	68,597 50	»	»	»	»	
1840 id.	MARCHANDISES EN DÉTAIL : Voyageurs	217,532 40	230 206 80	261,691 27	296,050 63	358,762 44	404,245 65	421,720 33	555,421 65	471,740 39	345,569 66	255,510 26	228,498 85	4,046,950 33										
	Bagages	8,171 35	8,254 46	9,203 14	10,322 50	11,040 27	11,524 76	12,204 09	15,609 47	14,061 07	13,602 37	9,707 31	8,552 81	132,253 60										
	Location de waggons	4,313 00	3,887 50	3,488 50	2,574 00	4,200 40	2,496 80	1,253 00	.....	.....	.....	.....	.....	22,213 20										
	Marchandises au tonneau	61,162 24	62,077 50	69,264 46	66,068 46	67,346 49	65,538 26	78,330 47	.....	.....	.....	.....	.....	469,787 88										
	Tarif n° 1. Transport à domicile : colis de 100 kilog. et au-dessous	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,292 02	14,398 71	20,369 53	21,666 31	24,721 65	92,448 22										
	Tarif n° 2. Transport à station : marchandises ordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64,669 27	77,179 50	92,023 43	78,803 88	100 636 25	414,312 33										
	Tarif n° 4. Transport de finances et valeurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	427 00	809 70	961 28	1,003 40	1,376 23	4,577 61										
	Tarif n° 5. Transport de voitures particulières	2,883 00	2,024 00	2,554 00	3,752 00	10,062 00	14,181 00	19, 996 00	20,948 00	19,448 00	14,881 00	7,939 00	5,310 00	123,978 00										
	Tarif n° 6. Transport de chevaux et bétail	781 75	752 50	637 00	1,102 00	1,918 00	1,843 50	841 50	1,443 90	1,976 00	2,171 00	2,027 50	1,704 75	17,199 40										
	Produits divers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	331 25	250 44	485 69	433 92	472 80	1,974 10										
	Recettes extraordinaires	.....	152 97	.....	.....	.....	85 56	.....	890 98	3 00	.....	8,339 87	.....	9,472 38										
	TOTAL	294,843 74	307,355 73	346,838 37	379,869 59	453,329 60	499,915 53	534,345 39	671,033 54	599,866 81	490 063 96	386,431 45	371,273 34	5,335,167 05	5,335,167 05	4,046,950 33	132,253 60	998,761 63	141,177 40	4,577 61	»	»	11,446 48	
1841 id.	MARCHANDISES EN DÉTAIL : Voyageurs	206,922 01	214,954 85	285,496 65	316,513 40	353,983 95	353,345 17	386,257 62	506,351 68	572,257 22	379,196 78	280,205 43	258,270 02	4,113,754 78										
	Bagages	7,534 44	8,125 97	10,601 53	11,835 79	9,198 18	8,977 36	9,526 93	12,682 09	14,264 59	14,390 79	10,337 74	9,773 99	127,249 40										
	Tarif n° 1. Transport à domicile des petits paquets et colis de 100 kilog. et au-dessous	24,117 05	25,512 72	30,601 84	29,932 67	31,031 93	25,132 57	24,968 41	27,259 21	28,671 15	32,713 10	29,451 68	30,622 76	340,015 09										
	Tarif n° 2. Transport des marchandises, avec remise à domicile	104,434 94	123,394 86	110,208 70	90,555 00	93,506 25	107,795 31	117,270 57	131,468 69	130,363 57	134,636 53	138,308 65	133,941 88	1,415,884 95										
	Tarif n° 4. Transport de finances et valeurs	1,952 72	1,920 52	1,881 45	1,867 44	1,953 40	2,145 03	1,952 59	2,081 18	2,132 41	2,308 79	2,183 56	2,734 88	25,113 97										
	Tarif n° 5. Transport de voitures particulières	2,616 00	2,464 00	4,587 00	6,416 00	12,036 00	15,835 00	20,127 80	20,688 00	20,529 00	12,626 00	7,775 00	5,019 00	130,718 80										
	Tarif n° 6. Transport de chevaux et bétail	1,555 75	2,117 75	1,308 00	3,441 00	5,028 50	3,827 50	3,842 25	2,640 50	5,034 25	4,676 25	5,530 50	3,338 25	42,960 50										
	Produits divers	504 41	489 44	499 13	478 22	497 66	194 92	211 85	216 30	224 00	228 10	223 00	231 40	3,988 43										
	Produit de la prise à domicile	.....	.....	.....	.....	.....	3,164 22	2,969 00	2,878 62	4,152 50	4,066 10	4,108 40	4,866 05	26,204 89										
	Recettes extraordinaires	.....	» 80	.....	.....	» 75	54 81	39 52	52 04	44 77	79 40	75 93	94 83	442 85										
	TOTAL	349,637 32	378,980 91	445,184 30	461,039 52	507,236 62	520,471 89	567,166 54	706,318 31	777,673 46	584,921 84	478,199 89	449,503 06	6,226,333 66	6,226,333 66	4,113,754 78	127,249 40	1,755,900 04	173,679 30	25,113 97	26,204 89	»	4,431 28	
1842 id.	MARCHANDISES EN DÉTAIL : Voyageurs	254,956 65	274,822 12	329,689 54	344,239 24	418,778 00	394,877 35	458,765 47	568,866 16	576,186 01	428,220 13	321,817 67	313,395 20	4,684,318 54										(a) De cette somme on doit déduire celle de fr. 2,778-81 payée à l'administration française du chef des recettes effectuées en 1842 sur les sections internationales de Mouscron à Roubaix et de Quiévrain à St-Saulve. Reste recette brute pour l'année 1842, fr. 7,458,774-29; et pour les huit exercices, fr. 28,879,046-73.
	Bagages	8,115 21	9,511 16	11,609 09	25,942 38	27,535 89	28,433 54	33,133 69	44,088 71	41,065 11	31,110 48	19,766 21	17,577 94	297,889 41										
	Marchandises de diligences	28,237 04	32,885 56	38,540 89	29,973 85	20,146 01	19,556 65	33,047 91	38,289 86	40,887 25	44,322 34	40,323 36	42,058 72	408,269 44										
	MARCHANDISES EN DÉTAIL : MARCHANDISES EN ROULAGE : Transport des marchandises de roulage de station à station	.....	.....	.....	93,803 64	100,798 67	100,432 62	99,228 94	110.917 43	100,016 22	114,998 24	116,733 34	112,442 90	949,372 00										
	Transport des marchandises de roulage avec remise à domicile	155,120 09	131,580 78	146,743 01	34,395 89	32,362 59	27,240 28	11,840 32	10,579 36	13,709 29	16,861 28	15,480 70	10,438 46	606,352 05										
	Transport des marchandises par location de waggons de station à station	.....	.....	.....	.....	3,240 00	15,692 20	19,386 00	24,147 40	26,721 00	26,878 50	31,366 80	36,386 62	183,818 52										
	Finances	2,573 12	2,157 55	2,591 05	2,284 00	2,391 10	2,624 70	2,343 00	2,047 98	2,186 45	2,514 90	2,474 75	2,418 40	28,607 00										
	Voitures	3,686 00	4,356 00	3,685 00	7,533 00	18,064 00	18,657 00	23,403 00	31,656 00	29,661 00	22,374 00	8,247 00	5,625 00	176,947 00										
	Chevaux, bestiaux et chiens	2,856 75	4,154 50	3,670 75	4,866 65	5,244 20	5,292 40	4,367 90	3,345 25	4,539 70	5,128 30	6,356 45	4,353 00	54,175 85										
	Bulletins	224 70	231 10	242 90	201 90	213 70	203 40	203 60	207 10	221 20	246 60	225 30	224 00	2,645 50										
	Chargements et déchargements	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400 70	400 70										
	Produit de la prise à domicile	3,110 90	3,394 30	3,802 70	1,257 88	719 12	466 80	599 00	450 74	437 90	522 85	484 00	349 05	15,595 24										
	Produit des frais de traction sur les embranchements en dehors des stations	.....	.....	.....	938 35	905 66	1,076 88	1,178 76	1,263 02	725 45	761 92	780 59	1,053 52	8,684 15										
	Recettes extraordinaires	613 46	596 24	13,966 47	20,792 24	231 51	72 77	47 20	682 79	866 03	5,974 33	356 76	282 90	44,482 70										
	TOTAL	459,493 92	463,689 31	554,541 40	566,229 02	630,630 45	614,626 59	687,544 79	836,241 80	837,222 61	699,913 87	564,412 93	547,006 41	7,461,553 (a) 10	7,461,553 (a) 10	4,684,313 54	297,889 41	2,147,812 01	231,122 85	28,607 00	15,595 24	11,730 35	44,482 70	
																21,911,499 55	810,322 64	5,373,236 78	614,577 05	58,298 58	41,800 13	11,730 35	60,360 46	
																22,721,822 19		6,099,642 89					60,360 46	
	TOTAL GÉNÉRAL POUR LES HUIT EXERCICES														28,881,825 (a) 54	SOMME ÉGALE 28,681,825 54 (a)								

N° VII.

Tableau comparatif, par exercice et par bureau, du montant total des recettes de toute nature, effectuées depuis le 5 *mai* 1835 *jusqu'au* 31 *décembre* 1842.

	DÉSIGNATION DES STATIONS.	DATE D'OUVERTURE.	1835. (8 mois)	1836.	1837.
NORD.	BRUXELLES (Nord)	5 mai 1835.	136,001 95	367,030 00	473,402 85
	Vilvorde	—	—	4,482 95	39,376 97
	Sempst	—	—	—	—
	MALINES	—	132,992 55	174,373 00	248,586 33
	Duffel	7 mai 1836.	—	—	2,092 60
	Contich	—	—	—	—
	Vieux-Dieu	—	—	—	—
	ANVERS	—	—	279,246 90	373,557 31
OUEST.	Cappelle	2 janvier 1837.	—	—	1,202 05
	Malderen	—	—	—	—
	TERMONDE	—	—	—	94,301 10
	Audeghem	15 septembre 1837.	—	—	458 75
	Wichelen	—	—	—	—
	WETTEREN	—	—	—	13,450 53
	Melle	28 septembre 1837.	—	—	—
	GAND	—	—	—	74,587 86
	Tronchiennes	12 août 1838.	—	—	—
	Landeghem	—	—	—	—
	Hansbeke	—	—	—	—
	Aeltre	—	—	—	—
	Bloemendael	—	—	—	—
	BRUGES	—	—	—	—
	Jabbeke	28 août 1838.	—	—	—
	Plasschendael	—	—	—	—
	OSTENDE	—	—	—	—
	Nazareth	25 août 1839.	—	—	—
	Deynze	—	—	—	—
	Machelen	22 septembre 1839.	—	—	—
	Waereghem	—	—	—	—
	Olsene	—	—	—	—
	Harlebeke	—	—	—	—
	COURTRAY	—	—	—	—
	Mouscron	24 octobre 1842.	—	—	—
	TOURNAY	—	—	—	—
	Tourcoing	6 novembre 1842.	—	—	—
	Roubaix	—	—	—	—
EST.	Boortmeerbeke	10 septembre 1837.	—	—	—
	Haecht	—	—	—	655 80
	Wespelaer	—	—	—	—
	LOUVAIN	—	—	—	60,468 49
	Vertryck	22 septembre 1837.	—	—	423 45
	TIRLEMONT	—	—	—	34,418 85
	Esemael	2 avril 1838.	—	—	—
	Laer	—	—	—	—
	Landen	—	—	—	—
	Gingelom	—	—	—	—
	Rosoux	—	—	—	—
	WAREMME	—	—	—	—
	Fexhe	—	—	—	—
	Ans	—	—	—	—
	Haut-Pré	1er mai 1842.	—	—	—
	LIÉGE	—	—	—	—
	Chenée	29 septembre 1842.	—	—	—
	Velm	6 octobre 1839.	—	—	—
	ST-TROND	—	—	—	—
MIDI.	BRUXELLES (Midi)	18 mai 1840.	—	—	—
	Forest	—	—	—	—
	Ruysbroeck	—	—	—	—
	Loth	—	—	—	—
	HAL	—	—	—	—
	Lembeke	—	—	—	—
	TUBISE	—	—	—	—
	Hennuyères	—	—	—	—
	Braine-le-Comte	31 octobre 1841.	—	—	—
	SOIGNIES	—	—	—	—
	Masnuy St-Pierre	—	—	—	—
	Jurbise	—	—	—	—
	MONS	19 décembre 1841.	—	—	—
	Jemmappes	7 août 1842.	—	—	—
	St-Ghislain	—	—	—	—
	Boussu	—	—	—	—
	Thulin	—	—	—	—
	QUIÉVRAIN	—	—	—	—
	Blanc-Misseron	14 novembre 1842.	—	—	—
	St-Saulve	—	—	—	—
	MANAGE	26 octobre 1842.	—	—	—
	TOTAUX		268,997 50	825,132 85	1,416,982 94

1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	*Observations.*
868,082 14	1,057,452 93	1,170,512 38	1,228,222 27	1,317,585 01	
39,659 82	47,056 55	44,169 34	43,201 62	42,107 61	(*a*) Il y a à déduire de cette somme de fr..... 7,461,553 10
—	686 20	»	»	»	celle de fr..... 2,778 81
333,076 53	323,411 26	308,228 81	294,196 63	289,631 97	payée à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales.
25,335 68	13,084 95	20,806 39	22,183 66	24,521 22	
—	907 75	2,511 60	3,578 77	4,097 36	Reste recette effective fr 7,458,774 29
—	5,303 65	3,915 20	3,958 10	4,439 79	
475,672 70	605,624 94	794,815 63	928,970 29	1,032,637 62	
14,361 15	5,223 85	7,710 40	11,771 37	19,402 64	
—	9,164 60	13,442 11	19,590 29	11,104 52	
82,853 10	94,415 54	103,108 49	122,434 65	134,988 46	
13,924 34	12,713 80	15,855 70	13,542 35	17,883 89	
—	241 05	986 95	2,665 51	1,789 02	
28,322 18	25,968 64	28,625 89	33,029 91	36,971 74	
—	310 15	1,482 60	3,066 54	2,451 18	
390,222 93	527,459 01	595,090 06	644,589 60	661,190 08	
—	188 45	39 10	»	»	
2,056 60	4,452 40	5,815 75	6,924 01	7,515 35	
—	—	—	732 15	1,478 58	
6,520 20	15,652 62	17,781 17	23,057 18	23,545 45	
1,539 30	3,382 80	4,466 05	6,023 29	6,935 61	
73,441 59	209,229 08	206,862 49	227,897 73	236,941 66	
1,325 80	3,253 90	2,681 15	3,600 04	4,505 50	
—	432 05	2,244 95	3,288 95	4,002 86	
58,443 00	219,993 77	246,825 53	280,269 47	317,589 84	
—	—	801 05	1,657 29	2,075 22	
—	7,863 07	36,190 45	37,575 66	39,122 63	
—	—	249 95	583 90	459 94	
—	4,615 85	22,300 14	23,731 20	24,202 96	
—	—	96 30	792 60	676 43	
—	2,289 75	14,122 32	17,165 55	15,962 89	
—	52,224 67	256,111 53	293,775 81	293,953 80	
—	—	—	—	3,941 88	
—	—	—	—	16,336 65	
—	—	—	—	1,794 69	
—	—	—	—	3,514 58	
—	343 20	»	»	»	
9,377 75	6,820 45	7,457 50	9,138 92	9,938 46	
—	1,835 50	1,565 10	1,551 67	2,567 92	
222,345 10	279,244 59	308,193 77	387,464 63	432,678 25	
3,736 70	4,207 85	4,316 05	5,877 83	5,781 84	
121,719 69	136,237 65	126 074 86	155,062 40	185,051 46	
—	—	—	—	90 45	
—	50 40	»	46 04	»	
6,313 50	12,986 93	26,488 48	29,912 66	34,480 09	
—	—	337 88	673 52	1,263 70	
—	170 65	11 50	1,716 12	2,805 05	
32,484 58	44,865 16	41,738 71	46,758 70	60,160 71	
3,095 20	3,480 45	3,886 35	4,150 13	4,716 96	
283,923 82	488,144 16	645,954 85	887,666 33	375,122 92	
—	—	—	—	12,798 27	
—	—	—	—	607,650 01	
—	—	—	—	5,892 84	
—	164 10	494 05	1,069 58	1,316 22	
—	18,670 67	80,327 08	104,284 63	110,902 73	
—	—	75,273 41	135,055 88	399,054 76	
—	—	2,315 60	4,223 20	1,676 30	
—	—	3,550 10	5,260 88	5,426 05	
—	—	3,144 60	7,597 62	2,664 94	
—	—	41,741 12	56,162 78	63,070 27	
—	—	2,505 05	3,210 94	2,280 90	
—	—	31,941 51	49,072 91	23,752 79	
—	—	—	—	1,428 77	
—	—	—	2,855 30	42,112 70	
—	—	—	8,275 11	75,312 51	
—	—	—	—	290 55	
—	—	—	12,665 74	52,631 99	
—	—	—	4,503 75	231,720 99	
—	—	—	—	13,185 59	
—	—	—	—	13,326 29	
—	—	—	—	5,469 92	
—	—	—	—	4,216 86	
—	—	—	—	63,951 19	
—	—	—	—	172 50	
—	—	—	—	1,089 90	
—	—	—	—	140 82	
3,037,833 40	4,249,825 04	5,335,167 05	6,226,333 66	7,461,553 10 (*a*)	

N° VIII.

Tableau statistique des résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1842, *par station, par ligne et par rapport à chaque branche de recettes.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	RECETTES PAR STATION. VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
NORD.	BRUXELLES... (Nord).....	957,739 60	66,446 01	293,288 65	110 75	1,317,585 01
	Vilvorde	37,272 35	644 44	4,188 82	2 00	42,107 61
	MALINES	231,473 85	9,473 79	48,656 49	27 84	289,631 97
	Duffel.....	22,421 96	733 08	1,355 36	10 82	24,521 22
	Contich	3,897 75	27 67	171 71	» 23	4,097 36
	Vieux-Dieu.....	4,255 75	62 83	120 90	» 31	4,439 79
	ANVERS	463,544 50	35,373 55	533,513 66	205 91	1,032,637 62
OUEST.	Cappelle.....	15,269 00	170 69	3,732 21	230 74	19,402 64
	Malderen.....	9,004 75	103 30	1,991 65	4 82	11,104 52
	TERMONDE	91,765 59	2,998 12	40,217 94	16 81	134,988 46
	Audeghem.....	14,614 25	669 36	2,598 00	2 28	17,883 89
	Wichelen.....	1,630 25	23 63	135 14	»	1,789 02
	WETTEREN.....	31,023 75	619 37	5,316 15	12 47	36,971 74
	Melle	2,106 75	92 50	251 11	» 82	2,451 18
	GAND.....	472,501 15	28,751 40	159,841 08	93 45	661,190 08
	Landeghem.....	6,105 00	73 02	1,334 36	2 97	7,515 35
	Hansbeke.....	1,476 00	»	2 58	»	1,478 58
	Aeltre	20,407 00	196 15	2,939 75	2 55	23,545 45
	Bloemendael.....	6,418 75	112 40	404 41	» 05	6,935 61
	BRUGES.....	193,677 70	9,548 05	33,683 38	32 53	236,941 66
	Jabbeke.....	4,425 00	28 89	50 58	1 03	4,505 50
	Plasschendael.....	3,868 75	13 33	120 08	» 70	4,002 86
	OSTENDE.....	195,307 76	19,826 94	102,415 00	40 14	317,589 84
	Nazareth	1,973 75	15 95	85 52	»	2,075 22
	Deynze.....	34,393 50	1,399 09	3,318 60	11 44	39,122 63
	Machelen.....	455 00	1 54	3 40	»	459 94
	Olsene	672 75	1 03	2 65	»	676 43
	Waereghem.....	22,403 75	452 84	1,344 59	1 78	24,202 96
	Harlebeke	14,204 50	214 13	1,542 12	2 14	15,962 89
	COURTRAY.....	205,999 25	18,218 23	68,330 43	1,405 89	293,953 80
	Mouscron.....	3,614 50	98 40	226 84	2 14	3,941 88
	TOURNAY.....	12,975 25	799 14	2,554 89	7 37	16,336 65
	Tourcoing	1,602 75	115 10	76 08	» 76	1,794 69
	Roubaix.....	2,986 25	343 86	184 43	» 04	3,514 58
EST.	Haecht.....	8,811 00	100 02	1,027 04	» 40	9,938 46
	Wespelaer.....	2,553 00	8 22	6 70	»	2,567 92
	LOUVAIN	209,344 86	7,970 04	210,930 76	4,432 59	432,678 25
	Vertryck.....	4,827 50	30 72	922 32	1 30	5,781 84
	TIRLEMONT.....	95,093 63	3,751 07	65,565 94	20,640 82	185,051 46
	Esemael.....	»	»	90 45	»	90 45
	Landen.....	21,145 00	460 48	12,863 03	11 58	34,480 09
	Gingelom.....	290 50	21 76	949 94	1 50	1,263 70
	Rosoux.....	»	1 20	2,803 25	» 60	2,805 05
	WAREMME.....	33,511 76	524 21	16,515 73	9,609 01	60,160 71
	Fexhe.....	4,198 00	99 16	417 08	2 72	4,716 96
	Ans.....	111,066 75	7,327 65	256,720 98	7 54	375,122 92
	Haut-Pré.....	12,583 50	213 46	1 31	»	12,798 27
	LIÉGE.....	292,633 20	43,024 47	271,790 53	201 81	607,650 01
	Chênée.....	»	»	5,748 59	144 25	5,892 84
	Velm	753 00	19 89	543 18	» 15	1,316 22
	ST.-TROND.....	68,142 00	3,805 90	38,909 81	45 02	110,902 73
MIDI.	BRUXELLES... (Midi).....	295,849 00	14,933 12	88,230 35	42 29	399,054 76
	Forest.....	1,666 25	1 00	8 96	» 09	1,676 30
	Ruysbroeck.....	5,337 00	12 61	76 40	» 04	5,426 05
	Loth.....	2,575 25	13 95	74 85	» 89	2,664 94
	HAL.....	53,279 00	1,348 30	8,438 63	4 34	63,070 27
	Lembeke.....	749 75	6 32	1,523 37	1 46	2,280 90
	TUBISE.....	16,860 75	173 61	6,688 10	30 33	23,752 79
	Hennuyères.....	1,337 00	13 20	78 57	»	1,428 77
	Braine-le-Comte...	23,522 50	365 08	17,704 16	520 96	42,112 70
	SOIGNIES.....	37,251 25	868 36	31,108 19	6,084 71	75,312 51
	Masnuy-St-Pierre..	261 75	2 50	26 30	»	290 55
	Jurbise.....	36,431 00	1,375 78	14,730 07	95 14	52,631 99
	MONS.....	179,927 75	7,681 47	44,038 96	52 81	231,720 99
	Jemmapes.....	6,509 00	92 76	6,581 05	2 78	13,185 59
	St-Ghislain.....	10,668 25	369 41	2,280 01	8 62	13,326 29
	Boussu.....	5,003 75	106 96	350 76	8 45	5,469 92
	Thulin.....	2,906 25	26 05	1,283 56	1 00	4,216 86
	QUIÉVRAIN	46,519 13	5,360 45	11,774 89	296 72	63,951 19
	Blanc-Misseron.. ..	171 50	1 00	»	»	172 50
	St-Saulve.....	956 50	131 40	»	2 00	1,089 90
	MANAGE.....	95 75	»	45 07	»	140 82
	TOTAUX.....	4,684,313 54	297,889 41	2,434 867 45	44,482 70	7,461,553 10
	A déduire les sommes payées à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales.....	2,178 90	318 52	281 39	»	2,778 81
	Reste, recette réelle.....	4,682,134 64	297,570 89	2,431,586 06	44,482 70	7,458,774 29

RÉPARTITION PAR LIGNE.					*Observations.*
VOYAGEURS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
Fr.	Fr	Fr.	Fr.	Fr.	
1,720,605 76	112,761 37	881,295 59	357 86	2,715,020 58	
1,370,875 70	84,886 46	432,702 97	1,872 92	1,890,338 05	
864,953 70	67,358 25	885,806 64	35,099 29	1,853,217 88	
727,878 38	32,883 33	235,062 25	7,152 63	1,002,976 59	
4,684,313 54	297,889 41	2,434,867 45	44,482 70	7,461,553 10	
2,178 90	318 52	281 39	»	2,778 81	
4,682,134 64	297,570 89	2,434 586 06	44,482 70	7,458,774 29	

N° IX.

Tableau du mouvement des voyageurs, par station, pendant l'année 1842.

MOUVEMENT PAR STATION.

LIGNES.	DESIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS CIVILS. 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	TOTAL.	TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORD.	TOTAL GÉNÉRAL.
NORD.	Bruxelles (Nord)	64,250	119,718	253,527	437,495	603	282	438,380
	Vilvorde	2,632	14,373	55,259	72,264	»	»	72,264
	Malines	16,922	50,523	132,075	199,520	142	106	199,768
	Duffel	795	4,705	19,331	24,831	45	»	24,876
	Contich	159	645	6,055	6,859	»	»	6,859
	Vieux-Dieu	238	1,030	6,727	7,995	»	»	7,995
	Anvers	31,039	62,218	108,407	201,664	533	153	202,350
OUEST.	Capelle	405	2,577	16,896	19,878	»	84	19,962
	Malderen	113	1,343	7,724	9,180	»	»	9,180
	Termonde	2,963	14,892	48,669	66,524	268	18	66,810
	Audeghem	684	3,732	9,240	13,656	»	»	13,656
	Wicheleu	52	770	4,825	5,647	»	»	5,647
	Wetteren	1,043	5,294	27,972	34,309	»	»	34,309
	Melle	90	966	6,225	7,281	»	»	7,281
	Gand	23,297	61,009	161,321	245,627	304	59	245,990
	Landeghem	211	1,447	9,596	11,254	»	»	11,254
	Hansbeke	12	252	2,637	2,901	»	»	2,901
	Aelbe	445	3,520	17,742	21,707	»	»	21,707
	Bloemendael	387	1,187	12,692	14,266	»	»	14,266
	Bruges	10,468	26,636	84,210	121,314	197	81	121,592
	Jabbeke	137	861	13,509	14,507	»	»	14,507
	Plasschendael	40	719	8,157	8,916	»	»	8,916
	Ostende	11,119	21,084	44,896	77,099	197	16	77,312
	Nazareth	100	552	6,393	7,045	»	»	7,045
	Deynze	849	5,991	31,476	38,316	»	»	38,316
	Machelen	29	159	809	997	»	»	997
	Olsene	1	247	1,769	2,017	»	»	2,017
	Waereghem	298	3,160	24,022	27,480	»	»	27,480
	Harlebeke	234	1,948	16,035	18,217	»	»	18,217
	Courtray	7,374	21,068	59,153	87,595	»	939	88,525
	Mouscron	89	654	3,135	3,878	»	»	3,878
	Tournay	616	1,272	2,575	4,463	»	»	4,463
	Tourcoing	78	372	1,690	2,140	»	»	2,140
	Roubaix	311	710	2,750	3,771	»	»	3,771
EST.	Haecht	437	2,085	12,143	14,665	»	»	14,665
	Wespelaer	336	660	1,319	2,315	»	»	2,315
	Louvain	11,071	35,278	82,051	128,400	1,744	406	130,550
	Vettryck	162	1,451	8,057	9,670	»	»	9,670
	Tirlemont	3,232	14,786	44,178	62,196	»	77	62,273
	Esemael	»	»	»	»	»	»	»
	Landen	470	2,570	16,146	19,186	»	»	19,186
	Gingelom	17	131	378	526	»	»	526
	Rosoux	»	»	»	»	»	»	»
	Waremme	703	5,007	21,596	27,306	»	27	27,333
	Fexhe	178	1,315	10,320	11,813	»	»	11,813
	Ans	3,718	8,829	31,141	43,688	»	»	43,688
	Haut-Pré	116	1,201	5,524	6,841	»	»	6,841
	Liége	13,036	17,512	29,466	60,014	375	»	60,389
	Chênée	»	»	»	»	»	»	»
	Velm	140	312	1,968	2,420	»	»	2,420
	St-Trond	2,277	7,949	22,166	32,392	»	»	32,392
MIDI.	Bruxelles (Midi)	17,576	47,580	85,893	151,049	10	201	151,260
	Forest	187	643	4,247	5,077	»	»	5,077
	Ruysbroeck	252	1,949	14,205	16,406	»	»	16,406
	Loth	457	731	3,545	4,733	»	»	4,733
	Ral	2,444	19,942	39,277	61,663	»	»	61,663
	Lembeke	258	460	1,305	2,023	»	»	2,023
	Tubise	571	4,271	14,611	19,453	»	»	19,453
	Hennuyères	161	873	2,915	3,949	»	»	3,949
	Braine-le-Comte	1,056	5,497	14,934	21,487	»	»	21,487
	Soignies	1,784	8,635	18,519	28,938	»	»	28,938
	Masnuy-St-Pierre	46	138	633	817	»	»	817
	Jurbise	1,899	7,415	16,893	26,207	»	350	26,557
	Mons	11,164	30,465	43,877	85,506	»	60	85,566
	Jemmapes	297	2,806	4,865	7,968	»	»	7,968
	St-Ghislain	402	4,487	6,621	11,510	»	»	11,510
	Boussu	148	2,247	2,985	5,380	»	»	5,380
	Thulin	30	841	2,051	2,922	»	»	2,922
	Quiévrain	3,086	7,523	7,099	17,708	»	61	17,769
	Blanc-Misseron	3	87	212	302	»	»	302
	St-Saulve	31	608	939	1,578	»	»	1,578
	Manage	»	54	»	54	»	»	54
	TOTAUX	255,225	681,972	1,779,578	2,716,775	4,418	2,911	2,724,104

RÉPARTITION PAR LIGNE.							*Observations.*
VOYAGEURS CIVILS.				TRANSPORTS MILITAIRES.	TRANSPORTS EXTRAORD.	TOTAL GÉNÉRAL.	
1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	TOTAL.				
116,035	253,212	581,381	950,628	1,323	541	952,492	
61,445	182,422	626,118	869,985	966	1,188	872,139	
35,893	99.086	286,453	421,432	2,119	510	424,061	
41,852	147,252	285.626	474,730	10	672	475,412	
255,225	681,972	1,779,578	2,716,775	4,418	2,911	2,724,104	

N° X[1].

Tableaux indiquant, par exercice et par mois, le mouvement des voyageurs et le montant des recettes par classe de voiture, ainsi que le produit des bagages, marchandises, etc., depuis le 5 *mai* 1835 *jusqu'au* 31 *décembre* 1842.

Année 1835.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS									PRODUIT DES VOYAGEURS		
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL GÉNÉRAL.			
		BERLINES.	DILIGENCES.	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A B.	WAGG.s.			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.
1835.													
MAI	20	»	2,214	5,379	25,694	33,287	»	»	»	33,287	»	3,316 50	5,378 50
JUIN	»	915	2,806	11,249	37,473	52,443	»	»	»	52,443	2,287 50	3,997 50	11,229 00
JUILLET ...	»	995	2,398	13,698	61,310	77,802	»	»	»	77,802	2,477 00	3,575 50	13,035 25
AOUT.....	»	689	1,990	11,753	57,949	72,381	»	»	»	72,381	1,708 50	2,934 50	11,642 00
SEPTEMBRE.	»	776	2,409	13,694	55,643	72,522	»	»	»	72,522	1,831 00	3,404 00	13,107 75
OCTOBRE ...	»	609	2,793	10,467	36,960	50,829	»	»	»	50,829	1,466 50	4,114 50	10,355 25
NOVEMBRE .	»	278	2,197	5,922	24,790	33,187	»	»	»	33,187	685 00	3,191 50	5,748 75
DECEMBRE..	»	271	2,293	5,285	21,139	28,988	»	»	»	28,988	659 50	3,304 00	5,132 50
TOTAUX.....		4,534	19,100	76,847	320,958	421,439	»	»	»	421,439	11,115 00	27,838 00	75,630 00

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A.-B.	WAGGONS			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	Fr.				Fr.				Fr.	
12,893 05	21,588 05	»	»	»	21,588 05	»	»	»	21,588 50	
18,746 40	36,260 40	»	»	»	36,260 40	»	»	»	36,260 40	
30,021 70	49,109 45	»	»	»	49,109 45	»	»	»	49,109 45	
27,812 15	44,097 15	»	»	»	44,097 15	»	»	»	44,097 15	
27,028 40	45,371 15	»	»	»	45,371 15	»	»	»	45,371 15	
16,720 75	32,658 00	»	»	»	32,658 00	»	»	»	32,658 00	
11,348 00	20,973 25	»	»	»	20,973 25	»	»	»	20,973 25	
9,844 05	18,940 05	»	»	»	18,940 05	»	»	»	18,940 05	
154,414 50	268,997 50	»	»	»	268,997 50	»	»	»	268,997 50	

N° X².

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

Année 1836.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en Kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES VOYAGEURS		
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL.			
		BERLINS.	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B	WAGGS.			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.
1836.													
JANVIER....	20	266	2,539	3,927	21,977	28,709	»	»	»	28,709	642 00	3,668 50	3,859 75
FÉVRIER....	»	262	2,324	3,880	24,384	30,850	»	»	»	30,850	645 00	3,402 00	3,810 75
MARS.....	»	213	2,306	3,873	28,315	34,707	»	»	»	34,707	517 50	3,313 50	3,796 50
AVRIL.....	»	265	2,543	4,202	40,486	47,496	»	»	»	47,496	654 50	3,733 50	4,159 25
MAI.....	44	1,842	4,806	24,838	69,993	101,479	»	»	»	101,479	5,956 50	11,879 50	35,215 70
JUIN.....	»	1,743	4,000	23,978	68,808	98,529	»	»	»	98,529	5,475 50	9,913 00	33,804 00
JUILLET....	»	1,754	3,390	22,851	84,842	112,837	»	»	»	112,837	5,557 00	8,264 50	33,399 90
AOUT.....	»	1,991	3,786	23,613	90,364	119,754	»	»	»	119,754	6,263 50	9,069 00	34,647 70
SEPTEMBRE.	»	1,915	4,903	26,928	69,340	103,086	»	»	»	103,086	5,814 75	11,676 50	36,788 80
OCTOBRE...	»	1,596	4,552	21,312	62,980	90,440	»	»	»	90,440	4,948 00	11,209 50	29,749 40
NOVEMBRE...	»	719	3,558	16,040	35,799	56,116	»	»	»	56,116	2,198 25	8,266 50	21,840 70
DÉCEMBRE..	»	565	4,045	15,916	27,778	47,304	»	»	»	47,304	1,757 50	9,474 50	20,985 40
TOTAUX.....		13,131	42,752	191,358	624,066	871,307	»	»	»	871,307	40,430 00	93,870 50	263,957 85

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A.-B.	WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES			
	Fr				Fr				fr	
11,117 85	19,288 10	»	»	»	19,288 10	»	»	»	19,288 10	
12,337 90	20,195 65	»	»	»	20,195 65	»	»	»	20,195 65	
14,437 55	22,065 05	»	»	»	22,065 05	»	»	»	22,065 05	
20,300 60	28,847 85	»	»	»	28,847 85	»	»	»	28,847 85	
54,796 95	107,848 65	»	»	»	107,848 65	»	»	»	107,848 65	
53,250 70	104,443 20	»	»	»	104,443 20	»	»	»	104,443 20	
62,968 15	110,189 55	»	»	»	110,189 55	»	»	»	110,189 55	
66,940 30	116,820 50	»	»	»	116,820 50	»	»	»	116,820 50	
51,335 35	105,615 40	»	»	»	105,615 40	»	»	»	105,615 40	
40,093 00	85,999 90	»	»	»	85,999 90	»	»	»	85,999 90	
22,774 85	55,080 30	»	»	»	55,080 30	»	»	»	55,080 30	
16,521 30	48,738 70	»	»	»	48,738 70	»	»	»	48,738 70	
426,874 50	825,132 85	»	»	»	825,132 85	»	»	»	825,132 85	

N° X³.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

Année 1837.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES VOYAGEURS		
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL GÉNÉRAL.			
		BERLIN[s].	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B	WAGG[s].			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS
1837.													
JANVIER..	70	163	5,397	17,472	33,681	56,713	»	»	»	56,713	443 75	12,387 25	23,343 40
FÉVRIER.. .	»	398	4,944	14,366	35,758	55,466	»	»	»	55,466	1,292 25	11,509 75	19,528 15
MARS.. .. .	»	590	6,455	17,825	42,280	67,150	6	529	»	67,685	1,895 50	15,436 50	24,068 20
AVRIL.....	»	800	7,045	20,598	50,242	78,685	4	304	»	78,993	2,533 00	16,162 00	27,396 00
MAI	»	1,147	6,788	22,895	74,934	105,764	17	676	»	106,457	3,542 25	15,645 75	31,536 60
JUIN	»	1,036	5,239	23,541	85,173	114,992	61	431	»	115,484	3,106 25	12,120 75	32,333 40
JUILLET....	»	1,268	6,031	29,307	105,106	141,712	240	5,607	»	147,559	3,883 50	13,865 75	40,375 90
AOUT.....	»	1,437	6,815	32,834	98,726	139,812	219	5,689	»	145,720	4,561 00	16,185 00	47,256 35
SEPTEMBRE.	115	1,416	9,642	39,028	126,193	176,279	346	12,724	»	189,349	4,560 95	22,805 05	55,937 50
OCTOBRE ...	143	1,485	10,551	40,688	132,023	184,747	27	540	»	185,314	5,382,75	29,936 20	66,227 50
NOVEMBRE..	»	982	10,023	31,532	67,840	110,377	3	345	»	110,725	3,682 80	28,143 25	48,687 20
DÉCEMBRE..	»	1,060	11,873	31,324	77,758	122,015	149	2,948	»	125,112	3,794 60	32,521 50	48,076 20
TOTAUX.....		11,782	90,803	321,413	929,714	1,353,712	1,072	29,793	»	1,384,577	38,678 60	226,918 75	464,766 40

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL					
WAGLONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	fr.				fr.				fr.	
21,302 40	57,676 80	»	»	»	57,676 80	»	»	»	57,676 80	
23,542 95	55,873 10	»	»	»	55,873 10	»	»	»	55,873 10	
27,666 60	69,066 80	3 20	172 20	»	69,242 20	»	»	»	69,242 20	
32,296 60	78,387 60	2 20	101 65	»	78,491 45	»	»	»	78,491 45	
50,291 25	101,015 85	11 45	293 27	»	101,320 57	»	»	»	101,320 57	
57,755 65	105,316 05	60 05	197 76	»	105,573 86	»	»	»	105,573 86	
70,994 85	129,120 00	144 25	1,908 51	»	131,172 76	1,892 53	»	»	133,065 29	
68,724 00	136,726 35	136 80	2,099 69	»	138,962 84	2,682 29	»	»	141,645 13	
90,800 10	174,103 60	310 79	6,509 30	»	180,923 69	2,921 68	»	»	183,845 37	
104,549 45	206,095 90	31 03	345 70	»	206,472 63	3,459 50	»	»	209,932 13	
49,695 10	130,208 35	3 93	229 64	»	130,441 92	2,750 49	»	»	133,192 41	
56,519 40	140,911 70	230 26	2,694 80	»	143,836 76	3,287 87	»	»	147,124 63	
654,138 35	1,384,502 10	933 96	14,352 52	»	1,399,988 58	16,994 36	»	»	1,416,982 94	

N° X⁴.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

Année 1838.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES VOYAGEURS		
		CIVILS.					MILITAIRES		TOTAL GÉNÉRAL.			
		BERLIN^{s}.	DILIGENCES	CH.-A-B^{s}.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B^{s}.	WAGG^{s}.	PAR TRANSPORTS extraordinaires.		BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A BANCS.
1838.													
JANVIER....	143	716	13,038	26,620	45,941	86,315	221	5,543	»	92,079	2,555 80	33,613 90	38,789 70
FÉVRIER....	»	740	13,197	22,182	55,341	91,460	17	910	»	92,387	2,445 20	34,990 40	33,665 85
MARS.....	»	1,027	13,200	28,253	94,345	136,825	1	95	»	136,921	3,756 85	34,868 65	43,751 90
AVRIL.....	189	1,092	17,247	35,026	110,228	163,593	72	7,417	»	171,082	4,573 25	55,922 60	61,517 15
MAI.....	»	1,157	17,499	36,543	138,287	193,486	13	495	»	193,994	4,793 15	56,427 75	63,561 90
JUIN.....	»	678	17,352	54,850	145,320	218,200	263	6,870	»	225,333	2,047 45	59,659 15	97,433 80
JUILLET....	»	2,306	16,003	66,128	127,489	211,926	164	2,906	»	214,996	8,111 35	56,023 90	116,013 60
AOUT.....	223	3,710	26,095	100,395	172,178	302,378	235	6,716	»	309,329	12,547 60	82,964 85	158,834 65
SEPTEMBRE.	257	2,838	25,438	85,047	163,934	277,257	428	9,324	»	287,009	11,469 75	95,735 25	158,510 45
OCTOBRE...	»	1,985	21,393	59,115	116,692	199,185	50	1,244	»	200,479	9,327 75	74,118 50	105,963 75
NOVEMBRE..	»	825	16,800	45,811	89,404	152,840	9	426	»	153,275	3,428 25	55,800 50	78,517 10
DÉCEMBRE..	»	429	18,631	44,965	84,195	148,220	138	13,061	»	161,419	1,266 25	62,377 25	77,393 20
TOTAUX....		17,503	215,893	604,935	1,343,354	2,181,685	1,611	55,007	»	2,238,303	66,322 65	702,502 70	1,033,953 05

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	Fr				Fr				Fr	
32,692 45	107,651 85	334 94	3,799 80	»	111,786 59	2,624 93	»	»	114,411 52	
41,650 95	112,752 40	17 90	802 96	»	113,573 26	3,962 93	2,188 22	»	119,724 41	
71,672 80	154,050 20	1 53	56 15	»	154,107 88	5,820 47	3,231 06	»	163,159 41	
92,450 15	214,463 15	92 74	6,314 64	»	220,870 53	7,745 42	3,022 00	»	231,637 95	
116,905 75	241,688 55	20 08	414 57	»	242,123 20	8,751 44	3,828 00	»	254,702 64	
125,233 70	284,374 10	256 46	4,130 71	»	288,761 27	8,398 65	4,784 00	»	301,943 92	
102,258 95	282,407 80	146 63	1,590 86	»	284,145 29	9,966 41	6,397 00	»	300,508 70	
132,911 35	387,258 45	248 44	4,246 54	»	391,753 43	11,388 37	6,538 00	»	409,679 80	
138,671 20	404,386 65	556 11	7,599 52	»	412,542 28	13,060 72	7,134 00	»	432,737 00	
95,796 15	285,206 15	42 40	1,005 97	»	286,254 52	11,746 34	7,026 00	»	305,026 86	
70,590 20	208,336 05	10 77	284 97	»	208,631 79	9,684 97	5,999 00	»	224,315 76	
66,956 80	207,993 50	188 21	13,085 98	»	221,267 69	10,270 74	8,447 00	»	239,985 43	
1,087,790 45	2,890,568 85	1,916 21	43,332 67	»	2,935,817 73	103,421 39	58,594 28	»	3,097,833 40	

RELEVÉ GÉNÉRAL *des dépenses de premier établissement du chemin de fer,* depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1842.

N° I.

ROUTE PROPREMENT DITE.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, indemnités de récolte, frais d'acquisition, etc.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, OUVRAGES D'ART ET POSE DU RAIL-WAY, y compris les ouvrages et fournitures effectués en régie.	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES.	FOURNITURES SPÉCIALES. RAILS ET ACCESSOIRES.	PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.
SECTIONS EN EXPLOITATION.								
LIGNE DU NORD.								
Bruxelles à Malines	807,294 78	13,411 78	848,052 13	225,746 51	1,307,992 53	11,140 16	39,175 82	3,252,813 71
Malines à Anvers	886,852 41	29,274 71	1,782,051 88	234,554 50	1,386,767 84	18,074 48	35,728 41	4,373,304 23
LIGNE DE L'OUEST.								
Malines à Termonde	393,438 45	8,725 95	1,184,339 62	263,630 17	1,472,925 33	13,221 40	251 00	3,336,531 92
Termonde à Gand	1,543,108 68	33,755 23	1,168,439 20	286,715 22	1,645,014 01	14,857 98	23,528 79	4,715,419 11
Gand à Bruges	1,182,361 13	44,175 58	2,045,687 70	297,390 00	1,210,433 42	18,685 39	4,448 23	4,803,181 45
Bruges à Ostende	563,596 27	7,186 94	1,241,464 13	92,430 40	700,003 38	7,677 32	3,958 47	2,616,316 91
EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.								
Gand à Deynze-Peteghem	312,680 00	12,325 49	443,612 63	69,575 00	1,534,370 02	»	5,391 55	4,145,248 41
Deynze-Peteghem à Courtray	704,368 97	6,086 20	932,883 00	118,964 00			5,391 55	
Courtray à la frontière de France	609,553 86	24,166 12	951,910 35	88,240 00	475,385 06	»	500 00	2,149,755 39
Mouscron à Tournay	846,669 44	»	1,001,342 02	90,100 00	500,751 75	»	1,942 40	2,440,805 61
LIGNE DE L'EST.								
Malines à Louvain	823,339 27	13,485 06	1,679,425 44	276,484 58	1,435,754 86	8,039 75	13,160 27	4,249,689 23
Louvain à Tirlemont	599,290 30	5,121 89	2,907,943 23	164,184 54	1,019,528 73	15,965 69	2,259 75	4 714,294 13
Tirlemont à Waremme	537,417 87	»	2,811,792 71	253,905 82	1,295,342 75	13,615 50	»	4,912,074 65
Waremme à Ans	478,164 19	24,639 87	1,522,684 70	234,455 00	954,391 43	3,656 60	»	3,217,991 79
Ans à Liége et à la Meuse	1,294,933 96	11,219 58	1,663,435 29	80,071 83	573,171 11	»	5,102 60	3,627,934 37
EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.								
Landen à St.-Trond	253,709 49	9,321 88	574,946 79	49,285 00	309,720 67	7,594 05	3,046 75	1,207,624 63
LIGNE DU MIDI.								
Bruxelles à Tubise	2,058,039 54	23,741 18	1,518,771 61	203,634 98	641,728 36	7,746 18	11,450 05	4,465,111 90
Tubise à Soignies	854,341 26	»	2,806,271 72	12,505 44	346,326 33	259 46	241 43	4,019,945 64
Soignies à Mons	1,050,898 56	544 60	2,005,700 51	34,320 00	621,341 20	»	16,864 55	3,729,669 42
Mons à Quiévrain	1,240,617 40	»	1,275,381 17	165,846 05	442,142 96	»	»	3,123,987 58
Branche de raccordement des stations du Nord et Sud à Bruxelles et nouvelle station du Nord	516,192 40	773 25	211,268 45	26,180 80	216,490 79	»	7,676 78	978,582 47
MONTANT TOTAL des dépenses effectuées à la date du 31 décembre 1842, pour l'établissement des sections en exploitation	17,556,868 23	267,955 31	30,577,404 28	3,267,819 84	18,089,582 53	140,533 96	180,118 40	70,080,282 55
SECTIONS EN CONSTRUCTION.								
LIGNE DE L'EST.								
Pont du Val-Benoit	»	»	1,380,331 57	»	»	»	»	1,380,331 57
Liége à Pépinster	3,127,167 27	20,563 44	10,365,860 70	215,240 00	1,209,628 68	»	»	14,938,460 09
Pépinster à la frontière de Prusse								
LIGNE DU MIDI.								
EMBRANCHEMENT DE NAMUR.								
Braine-le-Comte à Charleroy	1,727,768 58	10,000 00	2,992,445 59	253,181 47	1,267,479 31	»	»	6,250,874 95
Charleroy à Namur	1,249,380 17	3,973 69	2,677,898 21	252,600 00	765,631 68	»	»	4,949,463 65
MONTANT TOTAL des dépenses effectuées à la date du 31 décembre 1842, pour les sections en cours d'exécution	6,104,296 02	34,537 03	17,416,536 07	721,021 47	3,242,739 67	»	»	27,519,130 26
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de 1er établissement	23,661,164 25	302,492 34	47,993,940 35	3,988,841 31	21,332,322 20	140,533 96	180,118 40	97,599,412 81

STATIONS.

BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.

Bruxelles (nouvelle station du Nord)	257,376 66	
Bruxelles (Allée-Verte), Vilvorde	416,110 67	
Malines	1,179,385 18	
Anvers, Duffel, Vieux-Dieu	376,456 48	
Termonde, Capelle, Malderen	125,445 62	
Gand, Wetteren, Audeghem	326,983 94	
Bruges, Aeltre, Bloemendael	257,864 14	
Ostende et Plasschendal	181,278 43	
Deynze	26,417 67	
Courtray, Harlebeke, Waereghem	136,765 43	
Mouscron	47,155 97	
Tournay	41,898 25	
Louvain, Haecht	216,230 37	
Tirlemont, Vertryck	192,147 18	
Waremme	58,056 40	
Ans, Fexhe	209,700 67	
St-Trond, Landen	116,182 67	
Bruxelles (Midi)	203,929 70	
Hal, Tubise	214,488 40	
Braine-le-Comte	59,148 71	
Soignies	48,508 06	
Jurbise	47,394 74	
Mons	257,238 05	
Jemmappes, St-Ghislain, Boussu, Thulin, Quiévrain	117,110 39	
Liége (stations des Guillemins et du Haut-Pré)	244,135 39	
Ensemble pour bâtiments et constructions		5,357,579 18
Excentriques, rails mobiles et évitements	119,907 98	
Plates-formes tournantes	551,660 70	
Réservoirs	158,200 81	
Colonnes hydrauliques	45,714 96	
Candelabres, réverbères, tuyaux à gaz	112,341 41	
Machines à vapeur de l'atelier	54,232 36	
Enclumes, étaux, creusets, etc.	256,748 98	
Pompes à incendie	32,403 50	
Bâtiment des machines fixes des plans inclinés	493,179 57	
Machines, poulies et accessoires des plans inclinés	759,733 95	
Ensemble pour dépendances		2,584,124 22
		7,941,703 35
Charleroy	193,401 34	
		193,401 34
		8,135,104 69

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Personnel	2,267,637 17	
Frais de bureau, impressions, reliures, achats de livres, etc.	97,942 82	
Études de projets, frais d'enquêtes, levé de plans	71,497 96	
Mobilier et instruments	108,825 34	
Secours	5,066 68	
Dépenses imprévues et extraordinaires	44,082 16	
		2,595,052 13
Personnel	641,387 22	
Frais de bureau, impressions, reliures, achats de livres, etc.	27,670 87	
Etudes de projets, frais d'enquêtes, levé de plans	20,226 04	
Mobilier et instruments	30,785 40	
Secours	1,433 32	
Dépenses imprévues et extraordinaires	12,470 43	
		733,973 28
		3,329,025 41

TOTAL POUR LA ROUTE ET LES STATIONS.

	80,617,038 03
	28,446,504 88
	109,063,542 91

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Locomotives et accessoires	5,976,468 84
Pièces de rechange	162,509 16
Voitures et approvisionnements de construction y relatifs	6,187,675 57
Métaux, fers divers, etc.	1,272,721 18
Brouettes, charrettes, canots	17,340 00
Bascules et poids	59,169 41
Paniers pour le transport des marchandises	10,325 00
Objets de ferblanterie	31,487 63
Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, etc.	188,204 87
Transport de matériel anglais	45,053 02
Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires	962,583 92
	14,913,538 60
	»
	14,913,538 60

Observations.

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

	SECTIONS EN EXPLOITATION.	SECTIONS EN CONSTRUCTION.	TOTAL GÉNÉRAL.
Établissement des sections décrétées	70,080,282 55	27,519,130 26	97,599,412 81
Construction des bâtiments et dépendances	7,941,703 35	193,401 34	8,135,104 69
Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau)	2,595,052 13	733,973 28	3,329,025 41
	80,617,038 03	28,446,504 88	109,063,542 91
Matériel des transports	14,913,538 60	»	14,913,538 60
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de 1er établissement	95,530,576 63	28,446,504 88	123,977,081 51

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAIEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Aux dépenses de 1er établissement proprement dit, détaillées dans le tableau ci-contre		123,977,081 51
Il faut ajouter, comme imputées sur le fonds spécial de construction, les sommes suivantes :		
A. Sommes imputées sur le fonds spécial, restant encore à dépenser :		
1° Restant à la disposition de la régie, au 31 décembre 1842	1,149,021 67	
2° Restant des avances faites à l'établissement de Seraing, et encore à rembourser en fournitures	133,467 55	1,302,489 22
3° Avances faites à des avoués, pour frais de procédure, et dont ils auront à justifier ultérieurement	20,000 00	
B. Sommes imputées sur le fonds spécial et employées à couvrir des dépenses autres que celles de 1er établissement :		
1° Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1835 et 1836, antérieurement aux allocations du budget	599,908 40	
2° Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget	39,995 92	652,028 73
3° 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, cédés au Gouvernement par le sieur Cockerill, à titre de remboursement des avances faites à l'établissement de Seraing	12,124 41	
TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction		125,931,599 46

N° X[5].

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

Année 1839.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES VOYAGEURS		
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL GÉNÉRAL.	VOYAGEURS		
		BERLINS.	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B	WAGG^{s}.			BERLINS.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.
1839.													
JANVIER....	257	2	17,050	42,845	76,546	136,443	234	16,802	»	153,479	6 50	55,250 75	72,468 75
FÉVRIER...	»	»	13,745	32,548	66,165	112,458	50	2,017	»	114,525	»	46,973 25	57,899 00
MARS.....	»	»	14,002	33,991	55,739	103,732	94	4,490	»	108,316	»	54,594 75	68,296 50
AVRIL.....	»	»	18,025	42,833	66,663	127,521	233	8,712	»	136,466	»	71,384 50	88,154 25
MAI.....	»	»	19,643	47,351	90,680	157,674	52	7,804	»	165,530	»	80,809 25	98,190 25
JUIN.....	»	»	17,765	52,096	110,382	180,243	264	8,020	»	188,527	»	74,761 00	107,528 00
JUILLET	»	»	22,996	63,621	122,400	209,017	3	449	»	209,469	»	103,319 50	139,999 00
AOUT.....	261	»	28,327	68,951	108,421	205,699	65	613	»	206,377	»	136,125 75	163,012 00
SEPTEMBRE.	280	»	28,229	84,777	110,148	223,154	43	671	»	223,868	»	127,461 00	192,360 75
OCTOBRE...	310	»	22,942	66,499	97,698	187,139	31	592	»	187,762	»	100,066 25	145,595 25
NOVEMBRE..	»	»	14,988	43,062	76,872	134,922	3	106	»	135,031	»	63,183 75	91,945 25
DÉCEMBRE..	»	»	15,552	39,722	67,664	122,938	5	438	»	123,381	»	64,910 25	83,942 00
TOTAUX....		2	233,264	618,296	1,049,378	1,900,940	1077	50,714	»	1,952,731	6 50	978,840 00	1,309,391 00

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B.	WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	Fr				Fr				Fr	
61,245 45	188,971 45	246 31	11,283 18	»	200,500 94	9,560 62	7,713 00	»	217,774 56	
60,141 60	165,013 85	112 19	1,599 98	»	166,726 02	9,485 91	7,159 50	»	183,371 43	
73,066 75	195 958 00	167 00	5,879 72	»	202,004 72	9,562 61	6,277 50	»	217,844 83	
88,955 00	248,493 75	293 07	9,682 42	»	258,469 24	9,899 00	13,097 00	»	281,465 24	
124,285 25	303,284 75	71 31	7,790 46	»	311,146 52	10,607 38	24,291 50	»	346,045 40	
136,136 50	318,435 50	436 58	10,229 14	»	329,091 22	11,488 82	37,998 00	»	378,578 04	
158,569 80	401,888 30	4 39	390 22	»	402,282 91	12,613 11	48,564 00	»	463,460 02	
142,945 45	442,083 20	166 05	860 87	»	443,110 12	13,904 39	64,272 70	»	521,287 21	
140,676 85	460,498 60	104 42	736 29	»	461,339 31	12,249 95	67,584 00	»	541,173 26	
127,553 10	373,214 60	19 53	395 32	»	373,629 45	13,396 67	74,790 70	»	461,816 82	
98,425 60	253,554 60	5 14	165 07	»	253,724 81	10,940 78	71,538 65	»	336,204 24	
85,277 05	234,129 30	7 02	382 66	»	234,518 98	8,805 24	57,479 77	»	300,803 99	
1,297,278 40	3,585,515 90	1,633 01	49,395 33	»	3,636,544 24	132,514 48	480,766 32	»	4,249,825 04	

N° X⁶.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

Année 1840.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS									PRODUIT DES VOYAGEURS		
		CIVILS.					MILITAIRES		PAR TRANSPORTS extraordinaires.	TOTAL GÉNÉRAL.			
		BERLIN^{s}.	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	C.-A-B	WAGG^{s}.			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.
1840.													
JANVIER....	310	»	15,243	38,708	59,760	113,711	»	19	»	113,730	»	62,128 25	81,074 00
FÉVRIER....	»	»	15,802	40,283	62,513	118,598	»	49	»	118,647	»	65,457 25	85,575 25
MARS.....	»	»	16,335	43,760	75,516	135,611	9	1,000	»	136,620	»	68,424 50	93,505 00
AVRIL.....	»	»	16,694	46,304	94,506	157,504	»	145	»	157,649	»	70,515 75	101,527 50
MAI.....	320	»	21,420	59,538	117,108	198,066	1	111	»	198,178	»	91,244 25	126,662 05
JUIN.....	330	»	22,590	65,068	146,257	233,915	»	29	»	233,944	»	97,763,75	138,230 70
JUILLET....	»	»	25,149	65,253	136,512	226,914	33	816	(a) 300	228,063	»	113,060 65	143,731 10
AOUT.....	»	»	31,457	85,082	165,941	282,480	33	554	(a) 300	283,367	»	147,162 90	200,954 90
SEPTEMBRE.	»	»	26,932	74,470	150,955	252,357	67	1,002	(a) 300	253,726	»	124,633 25	166,672 60
OCTOBRE...	»	»	20,335	52,884	122,207	195,426	19	90	»	195,535	»	88,916 60	113,961 40
NOVEMBRE..	»	»	15,165	41,353	94,596	151,114	1	18	Déten^{t}.	151,133	»	62,965 25	85,793 75
DÉCEMBRE..	»	»	16,021	43,633	69,063	128,717	»	10	»	128,727	»	65,085 05	89,137 25
TOTAUX...		»	243,143	656,336	1,294,934	2,194,413	163	3,843	900	2,199,319	»	1,057,357 45	1,426,825 50

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.						PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS	TOTAL GENERAL	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B	WAGGONS.			BAGAGES	MARCHANDISES			
	Fr				Fr				Fr	
74,289 15	217,491 40	»	41 00	»	217,532 40	8,171 35	69,139 99	»	294,843 74	(*a*) Conv^s spéciaux p^r la societe d'Harmonie de Bruxelles a Hal et retour
79,094 35	230,126 85	»	79 95	»	230,206 80	8,254 46	68,741 50	(*d*) 152 97	307,355 73	(*b*) Produits de ces convois
98,587 80	260,517 30	13 03	1,160 94	»	261,691 27	9,203 14	75,943 96	»	346,838 37	(*c*) Fr 1,200 pour transport des détenues dirigees vers Namur
123,837 95	295,881 20	»	169 43	»	296,050 63	10,322 50	73,496 46	»	379,869 59	(*d*) Remboursement effectue par le Sr Parent, entrepreneur, p^r dégâts occasionnes au matériel de transport par ses waggons
140,654 05	358,560 35	1 13	200 96	»	358,762 44	11,040 27	83,526 89	»	453,329 60	
168,190 45	404,184 90	»	60 75	»	404,245 65	11,524 76	84,059 56	(*e*) 85 56	499,915 53	(*e*) Location de tonneaux a l'huile faite au St Claude.
163,700 85	420,492 60	48 04	879 69	(*b*) 300 00	421,720 33	12,204 09	100,420 97	»	534,345 39	(*f*) Location d'une locomotive a l'entrepreneur Beaulieu.
206,138 70	554,256 50	70 23	794 92	(*b*) 300 00	555,421 65	15,609 47	98,059 66	(*f*) 890 98	669,981 76	(*g*) Remboursement d'une glace de diligence.
179,132 70	470,438 55	76 41	925 43	(*b*) 300 00	471,740 39	14,061 07	113,801 22	(*g*) 3 00	599,605 68	(*h*) Location de deux locomotives au Sr Parent
142,474 15	345,352 15	28 95	188 56	»	345,569 66	13,602 37	131,651 26	»	490,823 29	
105,520 35	254,279 35	2 75	28 16	(*c*) 1,200 00	255,510 26	9,707 31	112,311 39	(*h*) 8,339 87	385,868 83	
74,254 05	228,476 35	»	22 50	»	228,498 85	8,552 81	135,337 88	»	372,389 54	
1,555,874 55	4,040,057 50	240 54	4,552 29	2,100 00	4,046,950 33	132,253 60	1,146,490 74	9,472 38	5,335,167 05	

N° X⁷.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

Année 1841.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES		
		CIVILS.					MILITAIRES	PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL.	VOYAGEURS		
		BERLIN^{s}.	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	CHARS-A-BANCS ET WAGGONS.		GÉNÉRAL.	BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.
1841.												
JANVIER...	330	»	10,115	45,782	66,434	122,331	17	»	122,348	»	43,580 45	95,299 50
FEVRIER. .	»	»	9,838	46,551	68,010	124,399	»	»	124,399	»	42,561 25	98,201 10
MARS.....	»	»	12,746	51,627	112,404	176,777	95	»	176,872	»	51,398 70	107,649 45
AVRIL.....	»	»	14,378	57,512	115,634	187,524	30	»	187,554	»	60,682 75	123,726 05
MAI.....	»	»	16,791	66,292	196,906	279,989	17	»	280,006	»	68,946 20	127,531 55
JUIN.....	»	»	17,498	65,776	184,911	268,185	107	»	268,292	»	76,468 70	128,764 90
JUILLET...	»	»	20,077	69,313	181,436	270,826	1,764	170	272,760	»	94,236 55	141,852 80
AOUT.....	»	»	28,259	83,286	201,910	313,455	240	1,305	315,000	»	129,558 45	186,962 40
SEPTEMBRE.	»	»	31,217	85,852	209,559	326,628	44	»	326,672	»	135,644 25	206,895 35
OCTOBRE...	»	»	20,176	59,313	149,393	228,882	61	»	228,943	»	85,543 50	139,593 65
NOVEMBRE.	360	»	14,931	44,792	116,818	176,541	6	»	176,547	»	58,326 30	101,233 65
DÉCEMBRE.	365	»	14,059	42,969	103,309	160,337	14	»	160,351	»	54,699 15	98,153 60
TOTAUX...		»	210,085	719,065	1,706,724	2,635,874	2,395	1,475	2,639,744	»	901,646 25	1,555,864 00

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.					PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES.	PAR TRANSPORTS EXTRAORDINAIRES	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-À-B. ET WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	Fr			Fr				Fr	
68,030 90	206,910 85	11 16	»	206,922 01	7,534 44	135,180 87	»	349,637 32	
74,192 50	214,954 85	»	»	214,954 85	8,125 97	155,899 29	0 80	378,980 91	
126,254 25	285,302 40	194 25	»	285,496 65	10,601 53	149,086 12	»	445,184 30	
132,040 10	316,448 90	64 50	»	316,513 40	11,835 79	132,690 33	»	461,039 52	
157,477 40	353,955 15	28 80	»	353,983 95	9,198 18	144,053 74	0 75	507,236 62	
147,972 95	353,206 55	138 62	»	353,345 17	8,977 36	158,094 55	54 81	520,471 89	
148,529 25	384,618 60	1,339 02	300	386,257 62	9,526 93	171,342 47	39 52	567,166 54	
188,911 20	505,432 05	119 63	800	506,351 68	12,682 09	187,232 50	52 04	706,318 31	
229,611 90	572,151 50	105 72	»	572,257 22	14,264 59	191,106 88	44 77	777,673 46	
153,963 45	379,100 60	96 18	»	379,196 78	14,390 79	191,254 87	79 40	584,921 84	
120,634 20	280,194 15	11 28	»	280,205 43	10,337 74	187,580 79	75 93	478,199 89	
105,390 95	258,243 70	26 32	»	258,270 02	9,773 99	181,364 22	94 83	449,503 06	
1,653,009 05	4,110,619 30	2,135 48	1,100	4,113,754 78	127,249 40	1,984,886 63	442 85	6,226,333 66	

N° X[8].

Mouvement des voyageurs et montant des recettes.

Année 1842.

MOIS.	LONGUEUR EXPLOITÉE, en kilomètres.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES VOYAGEURS		
		CIVILS.					MILITAIRES	PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL GÉNÉRAL.			
		BERLIN[s].	DILIGENCES	CH.-A-B.	WAGGONS.	TOTAL.	CHARS-A-BANCS ET WAGGONS.			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.
1842.												
JANVIER. .	375	»	14,569	48,017	93,242	157,828	630	»	158,458	»	55,962 90	105,568 00
FÉVRIER..	»	»	14,200	43,929	111,505	169,634	184	»	169,818	»	55,905 60	100,798 30
MARS... ..	»	»	16,678	51,533	135,036	203,247	117	»	203,364	»	86,818 05	119,420 60
AVRIL.....	»	»	19,649	53,697	130,490	203,836	398	»	204,234	»	76,724 75	123,149 60
MAI	382	»	22,847	53,209	177,653	253,709	»	350	254,059	»	92,312 50	124,389 15
JUIN.....	»	»	22,047	51,524	160,349	233,920	»	»	233,920	»	91,187 75	123,334 00
JUILLET ...	»	»	26,128	55,820	179,478	261,426	563	170	262,159	»	114,489 25	137,842 75
AOUT.....	392	»	32,406	69,997	203,218	305,621	12	1,370	307,003	»	150,314 75	174,906 25
SEPTEMBRE	402	»	30,811	81,999	197,050	309,860	34	1,021	310,915	»	142,170 25	200,467 75
OCTOBRE ..	409	»	22,737	63,931	155,467	242,135	2,463	»	244,598	»	98,824 25	150,848 75
NOVEMBRE.	435	»	16,574	55,194	116,664	188,432	4	»	188,436	»	67,168 00	125,043 75
DÉCEMBRE.	»	»	16,579	53,122	117,426	187,127	13	»	187,140	»	67,872 00	118,085 00
TOTAUX....		»	255,225	681,972	1,779,578	2,716,775	4,418	2,911	2,724,104	»	1,079,750 05	1,603,853 90

RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.					PRODUITS DU TRANSPORT DES		PRODUITS DIVERS.	TOTAL GÉNÉRAL	*Observations.*
CIVILS.		MILITAIRES.	PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAL.					
WAGGONS.	TOTAL.	CH.-A-B. ET WAGGONS.			BAGAGES.	MARCHANDISES.			
	Fr			Fr.				Fr	
93,137 60	254,668 50	288 15	»	254,956 65	8,115 21	195,808 60	613 46	459,493 92	(a) De cette somme de fr. 7,461,553-10, on doit déduire celle de fr. 2,778-81 payée à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales de Mouscron à Roubaix et de Quiévrain à Saint-Sauve. Reste recette nette fr. 7,458,774-29.
118,037 40	274,741 30	80 82	»	274,822 12	9,511 16	178,759 79	596 24	463,689 31	
143,229 25	329,467 90	221 64	»	329,689 54	11,609 09	199,276 30	13,966 47	554,541 40	
144,065 70	343,940 05	299 19	»	344,239 24	25,942 38	175,255 16	20,792 24	566,229 02	
201,676 35	418,378 00	»	400 00	418,778 00	27,535 89	184,085 05	231 51	630,630 45	
180,355 60	394,877 35	»	»	394,877 35	28,433 54	191,242 93	72 77	614,626 59	
205,170 10	457,502 10	963 37	300 00	458,765 47	33,133 69	195,598 43	47 20	687,544 79	
242,023 30	567,244 30	35 30	1,286 56	568,566 16	44,088 71	222,904 14	682 79	836,241 80	
232,551 85	575,189 85	78 78	917 38	576,186 01	41,065 11	219,105 46	866 03	837,222 61	
175,200 95	424,873 95	3,346 18	»	428,220 13	31,110 48	234,608 93	5,974 33	699,913 87	
129,597 40	321,809 15	8 52	»	321,817 67	19,766 21	222,472 29	356 76	564,412 93	
127,415 20	313,372 20	23 00	»	313,395 20	17,577 94	215,750 37	282 90	547,006 41	
1,992,460 70	4,676,064 65	5,344 95	2,903 94	4,684,313 54	297,889 41	2,434,867 45	44,482 70	7,461,553 (a) 10	

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE *du mouvement des voyageurs et du montant des recettes, par exercice.*

ANNÉES.	NOMBRE DE VOYAGEURS								PRODUIT DES RECETTES PAR CLASSE DE VOITURE.							
	CIVILS.				MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAUX.	VOYAGEURS CIVILS.				MILITAIRES.		PAR TRANSPORTS extraordinaires	TOTAUX
	BERLINES.	DILIGENCES.	CH.-A-BANCS.	WAGGONS.	CH.-A-B.	WAGGONS.			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARS-A-BANCS.	WAGGONS.	CH.-A-B.	WAGGONS		
1835.	4,534	19,100	76,847	320,958	»	»	»	421,439	11,115 00	27,838 00	75,630 00	154,414 50	»	»	»	268,997 50
1836	13,131	42,752	191,358	624,066	»	»	»	871,307	40,430 00	93,870 50	263,957 85	426,874 50	»	»	»	825,132 85
1837.	11,782	90,803	321,413	929,714	1,072	29,793	»	1,384,577	38,678 60	226,918 75	464,766 40	654,138 35	933 96	14,552 52	»	1,399,988 58
1838.	17,503	215,893	604,935	1,343,354	1,611	55,007	»	2,238,303	66,322 65	702,502 70	1,033,953 05	1,087,790 45	1,916 21	43,332 67	»	2,935,817 73
1839.	2	233,264	618,296	1,049,378	1,077	50,714	»	1,952,731	6 50	978,840 00	1,309,391 00	1,297,278 40	1,633 01	49,395 33	»	3,636 544 24
1840.	»	243,143	656,336	1,294,934	163	3,843	900	2,199,319	»	1,057,357 45	1,426,825 50	1,555,874 55	240 54	4,552 29	2,100	4,046,950 33
1841.	»	210,085	719,065	1,706,724	2,395		1,475	2,639,744	»	901,646 25	1,555,864 00	1,653,009 05	2,135 48		1,100	4,113,754 78
1842.	»	255,225	681,972	1,779,578	4,418		2,911	2,724,104	»	1,079,750 05	1,603,853 90	1,992,460 70	5,344 95		2,903 94	4,684,313 54*
	46,952	1,310,265	3,870,222	9,048,706	150,093		5,286	14,431,524	156,552 75	5,068,723 70	7,734,241 70	8,821,840 50	124,036 96		6,103 94	21,911,499 55*
	14,431,524								21,911,499 55*							

* On a payé à l'administration française, du chef des recettes effectuées sur les sections internationales de Mouscron a Roubaix et de Quievrain a St-Saulve, la somme de fr **2,178.90**. Reste recette nette pour l'année 1842, la somme de fr **4,682,134.64**, et pour les huit exercices celle de fr. **21,909,320.65**.

N° XI.

Tableau comparatif des produits, basé uniquement sur le service des voyageurs et des bagages.

BUREAUX		PRODUIT BRUT			
DÉSIGNATION.	DATE D'OUVERTURE.	1835 8 MOIS	1836 ANNÉE ENTIERE	1837 ANNEE ENTIÈRE	1838 ANNÉE ENTIERE
BRUXELLES (Nord)	5 mai 1835	136,005	367,030	473 402	847,268
Vilvorde			4 482	39 376	39,659
ANVERS	7 mai 1836		279 246	373,557	455 993
Duffel, Vieux-Dieu et Contich		—		2,092	25,335
LOUVAIN	10 septembre 1837	—	—	60,468	217,152
Haecht, Wespelaer.		—	-	655	9,377
TIRLEMONT	22 septembre »	—	—	34,418	119 342
Vertryck		—	—	423	3,736
WAREMME	2 avril 1838	—	—	—	32 052
Landen, Laer, etc.		—	—	—	6 313
ANS	2 avril »	—	—	—	283 923
Fexhe		—	—	—	3 095
LIÉGE	1er mai 1842	—	—	—	—
Haut-Pré		-	—	—	—
MALINES	5 mai 1835	132,992	174,373	248,586	332,650
TERMONDE	2 janvier 1837	—	—	94,301	82,853
Malderen et Capelle		—	—	1,202	14 361
GAND	22 septembre »	—	—	74,587	380,549
Wetteren, Audeghem, Melle et Wichelen..		-	—	13,909	42,246
BRUGES	12 aout 1838	—	—	—	73,441
Aeltre, Landeghem, Bloemendael, Hansbeke		—	—	—	10,116
OSTENDE	28 août »	—	—	-	58,443
Jabbeke et Plasschendaele		—	—	—	1,325
COURTRAI	22 septembre 1839	—	—	—	—
Deynze, Waereghem, Harlebeke, etc		-	—	—	—
TOURNAY	24 octobre 1842	—	—	—	—
Mouscron		—	—	—	—
ROUBAIX	6 novembre 1842.	—	—	—	—
Tourcoing		—	—	—	—
ST-TROND	6 octobre 1839.	—	—	—	—
Velm.			—	—	—
BRUXELLES (Midi)	18 mai 1840	—	—	—	—
Forest, Ruysbroeck et Loth		—	—	—	-
HAL et Lembeke.	18 mai »	—		-	—
TUBISE		—	—	—	—
SOIGNIES	31 octobre 1841.	—	—	—	—
Hennuyères, Braine-le-Comte		—	—	—	
MONS.	19 décembre »	—	—	—	—
Jurbise et Masnuy-St-Pierre..	31 octobre »	—	-	—	—
QUIÉVRAIN	7 août 1842.	—	—	—	—
Jemmapes, St-Ghislain, Boussu, Thulin...		—	—	—	—
Blanc-Misseron, St-Saulve.	14 novembre »	—	—	—	—
MANAGE	26 octobre »	—	—	—	—
TOTAUX		268,997 50	825 132 80	1,416 982 94	3,039 239 12
Payé à l'administration française pour les sections internationales					
RESTE					

EFFECTIF PAR EXERCICE.				TOTAL PAR BUREAU PRINCIPAL	NOMBRE DE MOIS D'EXPLOITATION	PRODUIT MOYEN MENSUEL EFFECTIF.	*Observations.*
1839 ANNÉE ENTIÈRE.	1840 ANNÉE ENTIÈRE	1841 ANNÉE ENTIÈRE	1842 ANNÉE ENTIÈRE				
959,273 47 600	995,286 43,370	978,020 40,257	1,024,186 37,917	6,033,131	92	65 577	
505,023 19,296	523,157 27,065	479,402 28,475	498,918 31,399	3,248,958	80	40,611	
224,998 8 999	209,620 9,023	205,471 10,077	217,315 11,472	1,184,627	64	18 509	
116,947 4,208	93,768 4,314	97,256 5,192	98,845 4,858	583,307	63	9 258	
36,549 11,837	31 453 22,530	30,400 21,840	34,036 21,919	248,929	57	4 367	
362,452 3,651	357,524 3,886	365,635 3,926	118,394 4,297	1,506,783	57	26 435	
— —	— —	— —	335,658 12,797	348,455	8	43,557	
311 694	282,410	252,391	240,948	1,976 044	92	21,479	
93,289 14,328	88,604 18,285	91,820 23,343	94 754 24,548	641,688	72	8,912	
494,028 39,073	502,742 45,615	505,796 48,210	501,256 50,780	2,698,791	63	42,838	
205,008 23,526	192 944 26 350	194,122 33,039	203,226 34,788	996 560	52 ½	18,982	
205,393 3,685	194 933 4 926	195,477 6,825	215,135 8 336	894,478	52	17,201	
49,989 14,684	215,649 71 503	226,617 74,758	224,217 76 188	953 605	39	24,451	
— —	— —	— —	13 774 3,713	17,487	2	8,743	
— —	— —	— —	3 330 1,718	5,048	2	2,524	
13,363 165	60,665 494	71,269 734	71,948 773	219,411	39	5 626	
— —	70,685 9,010	116,549 16,992	310,782 9,606	533,624	31 ½	16,940	
— —	43,071 30 318	54,355 41,208	55,383 17,034	241,369	31 ½	7,662	
— —	— —	4,691 2,371	38,120 25,238	70,420	14	5,030	
—	—	4,145	187,609	191,754	12	15,979	
—	—	10, 341	38,071	48,412	14	3,458	
— — —	— — —	— — —	51,879 25,682 1,260 95	77,561 1,260 95	5 1 ½ 2	15,512 840 47	
3 769,057 00	4 179,203 93	4 241,004 18	4 982 202 95				
.	.	.	2 497 42				
. .	.	. .	4,979,705 53				

N° XII.

État récapitulatif, PAR STATION, *du mouvement des bagages et marchandises, ainsi que du montant des recettes effectuées, de ce chef, pendant l'année* 1841.

MOUVEMENT.

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	BAGAGES.	MARCHANDISES.								
			TARIF N° 1. Marchandises de diligences		TARIF N° 2.	TAR. N° 4.	TAR. N° 5.	TARIF N° 6. Chevaux et bestiaux			BAGAGES transportés comme marchandises
			1re DIVISION. — Perception par colis — NOMBRE.	2e DIVISION. — Perception d'après le poids — KILOGRAMM.	Grosses marchandises. — KILOGRAMMES.	Finances. — GROUPES.	Voitures. — NOMBRE.	Chevaux. — TÊTES.	Gros bétail. — TÊTES.	Petit bétail — TÊTES.	
NORD.	Bruxelles (Nord).	997,680	77,374	2,575,190	11,412,352	6,165	932	132	97	36	»
	Vilvorde	34,440	1,497	54,690	217,828	71	»	»	»	»	»
	Malines	317,350	8,027	211,090	5,006,630	958	91	38	1,177	261	»
	Duffel	23,090	605	13,240	56,053	37	»	»	»	»	»
	Contich	620	25	1,030	35,960	»	»	»	»	»	»
	Vieux-Dieu	550	11	290	»	»	»	»	»	»	»
	Anvers	597,870	39,212	2,018,910	29,817,916	2,122	390	344	164	288	»
OUEST.	Cappelle	5,010	270	4,540	183,810	5	»	»	»	119	»
	Malderen	3,790	318	25,020	1,216,504	26	»	»	»	36	»
	Termonde	99,980	5,596	280,530	2,183,664	565	3	2	226	409	100
	Andeghem	8,650	261	5,320	32,730	29	»	»	»	22	»
	Wichelen	240	63	230	»	»	»	»	»	»	»
	Wetteren	44,510	1,086	12,750	428 499	140	1	»	80	305	»
	Melle	1,140	152	220	100	»	»	»	»	»	»
	Gand	740,450	26,400	1,165,770	9,333,249	2,244	190	46	196	365	»
	Landeghem	2,220	59	15,340	49,440	2	»	»	»	55	»
	Hansbeke	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Aeltre	5,680	418	10,420	178,267	40	»	»	3	1,172	»
	Bloemendael	1,130	68	1,670	19,450	»	»	»	»	»	»
	Bruges	180,960	8,088	245,650	1,408,936	1,043	84	16	635	868	»
	Jabbeke	200	11	870	»	»	»	»	»	»	»
	Plasschendael	410	37	2,470	430	»	»	»	»	»	»
	Ostende	211,780	11,331	369,750	3,601,569	462	282	26	1	21	»
	Nazareth	50	6	»	»	»	»	»	»	»	»
	Deynze	59,990	1,173	49,160	159,588	167	6	»	6	155	»
	Machelen	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
	Olsene	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Waereghem	11,050	294	10,870	53,346	74	1	»	»	412	»
	Haerlebeke	4,580	619	21,550	247,465	48	»	»	1	136	»
	Courtray	365,690	15,132	452,730	3,468 160	1,909	146	22	6	72	»
EST.	Haecht	1,700	190	230	115,030	»	»	»	»	»	»
	Wespelaer	60	3	»	300	»	»	»	»	»	»
	Louvain	247,740	8,525	469,350	26,120,473	995	41	21	72	140	»
	Vertryck	720	109	2,360	78,840	»	»	»	»	»	»
	Tirlemont	126,540	4,836	293,730	6,550,683	606	17	1	999	3,857	»
	Laer	»	»	360	13,220	»	»	»	»	»	»
	Landen	25,120	468	13,050	1,361,889	119	1	»	6	65	»
	Gingelom	»	8	»	66,130	»	»	»	»	»	»
	Rosoux	»	2	330	347,752	»	»	»	»	»	»
	Waremme	12,160	552	14,330	3,445,547	203	2	»	8	25	»
	Fexhe	240	16	620	29,100	»	»	»	»	»	»
	Ans	325,550	20,255	1,471,280	49,171,058	2,832	630	106	34	4	»
	Velm	70	20	340	56,250	»	»	»	»	»	»
	St-Trond	99,890	2,774	139,250	2,917,186	625	25	4	244	116	»
MIDI.	Bruxelles (Midi)	397,290	6,625	158,270	3,231,075	128	25	5	79	73	»
	Forest	110	3	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ruysbroeck	360	29	130	1,770	»	»	»	»	3	»
	Loth	150	39	»	9,660	»	»	»	1	»	»
	Hal	91,740	2,156	37,100	681,328	158	2	»	58	5	»
	Lembeke	410	148	1,740	82,110	»	»	»	»	1	»
	Tubise	100,170	1,222	47,682	1,555,631	175	4	»	»	1	»
	Braine-le-Comte	960	133	140	66,670	25	»	»	»	»	»
	Soignies	3,500	115	5,850	531,520	46	»	»	»	»	»
	Jurbise	8,940	204	47,100	172,750	35	4	4	»	»	»
	Mons	2,660	52	11,660	»	12	3	»	»	»	»
	Total	5,165,190	246,627	10,264,202	165,717,918	22,066	2,880	767	4,093	9,022	100

RECETTES.

BAGAGES.	MARCHANDISES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	TARIF N° 1. — Marchandises de diligences.	TARIF N° 2. — Grosses marchandises	TARIF N° 4. — Finances	TARIF N° 5. — Voitures	TARIF N° 6. — Chevaux et bestiaux	BAGAGES transportés comme marchandises	BULLETINS et produits divers.	CAMIONAGE.	
30,526 65	90,476 39	106,129 46	8,265 19	40,711 00	3,582 50	»	596 98	382 70	250,144 22
438 42	1,600 70	1,274 47	51 45	»	»	»	11 20	3 10	2,940 92
4,675 77	7,055 45	24,455 74	658 40	2,756 00	6,294 75	»	63 52	503 90	41,787 76
346 68	556 81	481 44	37 15	»	»	»	3 36	»	1,078 76
6 75	24 80	129 57	»	»	»	»	»	»	154 37
17 70	9 15	»	»	»	»	»	»	»	9 15
15,364 16	56,823 98	367,351 03	2,601 99	13,756 00	6,661 75	»	218 40	2,094 02	449,507 17
73 15	202 45	807 29	3 00	»	178 50	»	»	»	1,191 24
85 99	483 43	6,262 75	20 55	»	54 00	»	3 21	»	6,823 94
1,842 14	8,297 25	19,562 07	414 80	120 00	1,925 75	1 50	123 66	160 30	30,605 33
131 92	305 24	217 81	23 85	»	37 50	»	» 10	»	584 50
5 31	31 10	»	»	»	»	»	»	»	31 10
678 19	792 27	1,780 91	111 45	30 00	647 50	»	24 67	»	3,386 80
24 45	82 50	» 75	»	»	»	»	»	»	83 25
17,630 61	37,211 87	88,578 08	2,378 90	6,989 00	2,199 00	»	283 73	1,130 05	138,770 63
36 32	191 36	382 20	1 40	»	38 75	»	» 30	»	614 01
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
83 79	406 15	1,523 51	35 60	»	869 75	»	20 41	6 70	2,862 12
37 28	62 84	152 16	»	»	»	»	»	»	215 00
4,421 83	8,772 28	14,784 89	1,423 30	2,870 00	5,618 50	3 65	160 79	134 70	33,768 11
4 61	18 53	»	»	»	»	»	»	»	18 53
2 12	43 76	1 22	»	»	»	»	»	»	44 98
7,683 71	20,502 40	46,133 81	518 65	16,493 00	771 75	»	119 18	240 90	84,779 69
» 94	3 60	»	»	»	»	»	»	»	3 60
815 38	1,488 98	1,033 48	190 10	225 00	134 75	»	22 12	»	3,094 43
» 10	1 05	»	»	»	»	»	»	»	1 05
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
146 47	329 05	382 89	71 00	18 00	459 00	»	15 30	»	1,275 24
74 38	748 18	1,352 43	73 90	»	179 50	»	8 76	»	2,362 77
10,330 85	21,154 14	36,672 79	1,991 60	6,265 00	671 00	»	108 04	285 67	67,148 24
32 92	105 16	504 89	»	»	»	»	»	»	610 05
» 92	1 20	2 25	»	»	»	»	»	»	3 45
4,591 27	10,741 05	167,062 89	850 90	1,437 00	1,193 00	»	100 06	569 10	181,954 00
15 79	92 15	592 94	»	»	»	»	»	»	685 09
2,237 44	7,372 59	43,069 63	456 30	530 00	5,691 00	»	68 30	601 25	57,789 07
»	6 84	39 11	»	»	»	»	»	»	45 95
312 25	455 89	7,745 10	93 80	25 00	94 00	»	13 37	» 40	8,427 56
»	4 45	319 37	»	»	»	»	»	»	323 82
»	4 40	1,702 42	»	»	»	»	»	»	1,706 82
228 02	496 53	15,408 31	189 05	65 00	69 00	»	26 83	98 50	16,353 22
8 04	23 18	200 31	»	»	»	»	» 10	»	223 59
14,508 48	49,835 41	407,398 59	3,575 44	36,559 80	3,006 25	»	1,848 99	19,779 60	522,004 08
3 00	13 30	322 13	»	»	»	»	»	»	335 43
2,403 32	3,949 42	25,305 09	585 90	940 00	2,023 00	»	75 30	129 20	33,007 91
4,575 49	5,169 21	12,245 78	91 80	611 00	351 75	»	17 08	»	18,486 62
» 80	1 60	»	»	»	»	»	»	»	1 60
2 40	16 41	5 22	»	»	3 75	»	»	»	25 38
1 40	21 00	34 62	»	»	4 50	»	»	«	60 12
983 75	1,596 89	2,611 18	144 95	43 00	147 00	»	22 37	84 80	4,650 19
1 73	88 54	274 47	»	»	1 50	»	»	»	364 51
1,337 56	1,172 02	6,421 78	139 10	100 00	1 50	»	17 05	»	7,851 45
22 06	74 38	369 94	34 05	»	»	»	2 20	»	480 57
93 54	131 41	3,398 65	38 20	»	»	»	3 30	»	3,571 56
300 22	695 82	1,399 53	31 45	100 00	50 00	»	3 60	»	2,280 40
103 83	270 53	»	10 75	75 00	»	»	1 00	»	357 28
127,249 40	340,015 09	1,415,884 95	25,113 97	130,718 80	42,960 50	5 15	3,983 28	26,204 89	1,984,886 63
								A deduire les sommes payées pour le camionage.....	318,329 67
								Reste recette nette..... fr.	1,666,556 96

N° XIII.

ÉTAT *récapitulatif par station du transport des bagages et marchandises, p*

MOUVEMENT.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	BAGAGES. — KILOG.	FONDS ET VALEURS. Sommes de 1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.	Or et papier.	Total.	MARCHANDISES DE DILIGENCE. Transport par colis. 1re classe. — Colis.	Transport au poids. 2e classe. — Kilog.	Transport au poids. 3e classe. — Kilog.
NORD.											
Bruxelles (Nord)	1,583,822	1,521	1,608	564	545	106	77	4,421	51,987	977,482	1,337,040
Vilvorde	37,656	42	26	12	11	1	»	92	1,320	29,026	58,490
Malines	421,354	370	231	28	10	1	»	640	6,898	123,830	205,370
Duffel	27,229	10	2	2	2	»	1	17	552	8,349	5,540
Contich	1,112	2	»	»	»	»	»	2	79	1,578	1,120
Vieux-Dieu	2,440	»	»	»	»	»	»	»	99	1,310	1,040
Anvers	961,552	986	541	141	150	51	20	1,889	32,421	886,954	1,320,840
OUEST.											
Capelle	6,665	8	7	1	»	»	»	16	451	18,769	17,440
Malderen	4,035	9	13	4	2	»	»	28	279	17,152	12,290
Termonde	117,858	315	140	33	18	7	2	515	4,009	105,493	243,790
Audeghem	27,642	18	5	»	1	1	»	25	789	16,730	21,060
Wichelen	1,366	2	»	»	»	»	»	2	130	1,506	1,160
Wetteren	36,170	42	48	10	7	4	»	111	946	30,567	40,900
Melle	2,575	1	»	»	»	»	»	1	281	1,935	680
Gand	888,306	963	974	262	275	45	32	2,551	23,011	465,352	788,410
Landeghem	2,638	4	1	»	»	»	»	5	91	4,605	17,240
Hansbeke	»	»	»	»	»	»	»	»	1	150	»
Aeltre	7,823	16	12	3	1	2	»	34	374	4,238	10,370
Bloemendael	3,278	»	2	1	»	»	»	3	170	932	2,140
Bruges	281,720	408	400	113	109	34	10	1,074	6,472	77,362	177,430
Jabbeke	680	1	»	»	»	»	»	1	9	260	1,220
Plasschendael	553	»	»	»	»	»	»	»	32	1,873	5,260
Ostende	359,920	213	198	84	32	4	9	540	7,896	244,813	213,270
Nazareth	1,076	1	»	»	»	»	»	1	2	180	1,910
Deynze	68,496	56	56	10	19	3	1	145	840	11,415	33,810
Machelen	76	»	»	»	»	»	»	»	1	20	»
Olsene	69	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»
Waereghem	25,701	28	20	12	8	3	»	71	316	5,405	11,000
Harlebeke	6,157	12	24	8	28	3	»	75	561	17,681	13,310
Courtray	468,796	604	610	144	210	41	26	1,635	9,178	199,986	475,800
Mouscron	5,715	2	1	1	»	»	»	4	38	470	16,040
Tournay	18,754	32	25	8	13	»	»	78	150	2,980	41,160
Tourcoing	6,136	2	1	»	»	»	»	3	25	1,020	780
Roubaix	23,143	4	4	»	»	»	»	8	48	3,760	1,270
EST.											
Haecht	4,266	»	1	»	»	»	»	1	281	3,705	5,090
Wespelaer	399	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»
Louvain	292,333	464	362	106	143	21	18	1,114	7,097	318,878	471,000
Vertryck	1,154	»	»	1	»	»	»	1	167	3,132	6,760
Tirlemont	153,024	317	196	81	85	23	3	705	4,777	152,819	253,550
Laer	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Landen	22,693	59	65	20	10	»	»	154	462	6,661	27,040
Gingelom	797	1	»	»	»	»	»	1	34	4,180	1,490
Rosoux	51	»	»	»	»	»	»	»	12	125	2,640
Waremme	21,644	121	131	48	43	1	»	344	769	5,790	21,970
Fexhe	2,936	»	»	»	»	»	»	»	34	490	2,270
Ans	133,095	450	349	111	87	27	48	1,072	7,087	479,098	21,130
Haut-Pré	5,592	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»
Liége	650,023	699	599	199	163	14	1	1,675	7,606	205,869	491,650
Chênée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,130
Velm	692	»	»	»	»	»	»	»	36	720	2,480
St-Trond	111,825	427	309	115	54	5	»	910	2,470	44,934	94,660
MIDI.											
Bruxelles (Midi)	516,136	190	218	42	45	10	5	510	10,870	537,064	467,860
Forest	100	»	»	»	»	»	»	»	10	»	»
Ruysbroeck	764	»	»	»	»	»	»	»	28	1,256	1,040
Loth	982	»	»	»	»	»	»	»	50	1,065	980
Hal	95,173	90	88	18	22	5	»	223	1,913	35,898	36,220
Lembeke	560	»	»	»	»	»	»	»	164	8,655	10,760
Tubise	9,307	113	64	10	7	3	»	197	790	21,565	19,930
Hennuyères	538	2	»	»	»	»	»	2	68	900	870
Braine-le-Comte	20,096	87	66	8	19	21	8	209	1,023	16,053	21,700
Soignies	42,816	59	90	50	20	3	»	222	921	15,476	33,900
Masnuy-St-Pierre	104	»	»	»	»	»	»	»	15	460	500
Jurbise	52,361	29	23	6	7	3	1	69	632	82,724	41,870
Mons	263,213	466	309	100	119	30	35	1,059	5,224	308,344	63,090
Jemmapes	4,068	12	12	6	3	»	»	33	90	4,120	3,090
St-Ghislain	23,458	9	11	10	4	»	»	34	102	1,250	4,690
Boussu	4,339	7	3	1	1	1	»	13	55	1,180	5,030
Thulin	903	5	2	»	2	»	»	9	54	890	2,600
Quiévrain	154,470	36	18	1	7	1	»	63	373	69,331	116,360
Blanc-Misseron	96	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
St-Saulve	8,273	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Manage	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	100
Totaux	7,998,794	9,315	7,865	2,374	2,282	474	297	22,607	202,676	5,596,115	7,313,630

DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOITURES. À 4 roues.	À 2 roues.	CHEVAUX ET BESTIAUX. Chevaux. Par 3.	Par 2.	Par 1.	Total.	Gros bétail. Par 5 ou 6.	Par 3 ou 4.	Par 1 ou 2.	Total.	Petit bétail. Un waggon à petit bétail.	6 à 10 porcs, 11 à 20 moutons.	1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons.	Total.	Chiens. Par tête.
NORD.															
Bruxelles (Nord)	733	24	52	46	50	148	25	18	16	59	17	7	»	24	78
Vilvorde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines	52	3	9	2	3	14	1,226	435	121	1,782	46	»	12	58	24
Duffel	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Contich	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»
Vieux-Dieu	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers	354	5	291	30	24	345	235	35	5	275	113	44	28	185	10
OUEST.															
Capelle	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	73	73	2
Malderen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	7	»
Termonde	1	1	»	»	»	»	61	40	12	113	97	162	70	329	7
Audeghem	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Wichelen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Wetteren	»	»	»	»	»	»	68	5	1	74	688	134	43	865	11
Melle	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand	153	2	12	6	19	37	118	27	9	154	209	367	104	680	34
Landeghem	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	14	89	11	114	2
Hansbeke	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Aeltre	1	»	»	»	»	»	»	»	3	3	47	380	117	544	1
Bloemendael	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»
Bruges	74	2	15	4	7	26	129	21	7	157	5,884	234	76	6,194	20
Jabbeke	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Plasschendael	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
Ostende	262	4	18	8	10	36	6	5	»	11	»	»	»	»	9
Nazareth	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Deynze	3	1	»	»	»	»	»	»	»	»	72	168	81	321	»
Machelen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Olsene	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Waereghem	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	81	95	3
Harlebeke	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	74	»	»	74	1
Courtray	128	»	»	4	9	13	6	7	»	13	19	26	28	73	12
Mouscron	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tourcoing	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Roubaix	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
EST.															
Haecht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
Wespelaer	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	26	1	9	»	1	10	24	12	12	48	537	10	13	560	10
Vertryck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1
Tirlemont	15	1	»	4	2	6	402	96	10	508	11,343	40	74	11,457	12
Laer	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Landen	»	»	»	»	»	»	12	3	6	21	»	»	42	42	2
Gingelom	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rosoux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»
Waremme	»	»	»	»	1	1	»	»	»	2	120	»	20	140	8
Fexhe	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ans	70	»	26	6	6	38	10	»	»	10	10	»	»	10	25
Haut-Pré	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége	585	»	36	16	23	75	6	»	4	10	80	»	»	80	7
Chênée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Velm	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
St-Trond	15	»	»	4	»	4	463	61	14	538	1,715	6	12	1,733	5
MIDI.															
Bruxelles (Midi)	260	10	39	28	9	76	47	83	38	168	»	18	48	66	20
Forest	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»
Ruysbroeck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Loth	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	2	»	»	»	1	1	124	23	3	150	12	»	8	20	4
Lembeke	»	»	»	»	»	»	»	3	2	5	»	»	»	»	»
Tubise	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
Hennuyères	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	12	12	»
Soignies	15	»	»	2	2	4	»	»	»	1	»	»	10	10	1
Masnuy-St-Pierre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Jurbise	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Mons	109	1	3	2	5	10	»	»	»	»	17	»	»	17	10
Jemmapes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
St-Ghislain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Boussu	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Thulin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain	58	»	6	2	1	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Blanc-Misseron	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
St-Saulve	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Manage	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	2,923	55	516	164	174	854	2,962	876	269	4,107	21,114	1,699	977	23,790	327

DÉSIGNATION DES STATIONS.	MARCHANDISES DE ROULAGE (bureau restant.) 1re classe. — Kilog.	2e classe. — Kilog.	3e classe. — Kilog.	Objets dangereux ou de grandes dimensions. — Kilog.	Total. — Kilog.
NORD.					
Bruxelles (Nord)	2,218,848	4,287,689	358,207	»	6,864,744
Vilvorde	101,976	49,067	5,245	»	156,288
Malines	2,007,980	598,583	39,536	»	2,646,099
Duffel	4,140	2,700	1,500	»	8,340
Contich	8,520	35	»	»	8,555
Vieux-Dieu	1,192	120	»	»	1,312
Anvers	8,067,263	9,296,597	806,674	»	18,170,534
OUEST.					
Capelle	199,752	10,597	»	»	210,349
Malderen	156,000	16,229	700	»	172,929
Termonde	377,908	935,134	30,801	»	1,343,843
Audeghem	»	33,498	»	»	33,498
Wichelen	»	»	300	»	300
Wetteren	59,944	25,189	3,902	»	89,055
Melle	»	172	»	»	172
Gand	1,393,793	3,165,894	310,592	»	4,870,279
Landeghem	30,844	27,376	735	»	58,955
Hansbeke	»	»	»	»	»
Aeltre	84,453	59,541	3,967	»	147,961
Bloemendael	3,000	2,426	200	»	5,626
Bruges	343,283	168,185	14,558	»	526,026
Jabbeke	640	»	»	»	640
Plasschendael	»	50	»	»	50
Ostende	1,053,420	495,350	26,343	»	1,575,113
Nazareth	»	2,905	»	»	2,905
Deynze	41,836	17,212	9,431	»	68,479
Machelen	»	112	»	»	112
Olsene	»	»	»	»	»
Waereghem	25,093	8,728	»	»	33,821
Harlebeke	22,545	»	300	»	22,845
Courtray	660,309	655,101	75,048	»	1,390,458
Mouscron	4,900	4,058	»	»	8,958
Tournay	13,409	47,459	631	»	61,499
Tourcoing	»	4,986	100	»	5,086
Roubaix	6,882	15,483	665	»	23,030
EST.					
Haecht	26,542	14,620	»	»	41,162
Wespelaer	»	»	»	»	»
Louvain	11,895,267	7,686,954	205,465	1,000	19,788,686
Vertryck	82,280	7,210	879	»	90,669
Tirlemont	3,696,842	1,030,302	155,949	4,500	4,887,593
Laer	30,725	200	1,400	»	32,325
Landen	1,799,288	275,646	50,206	»	2,125,140
Gingelom	78,635	38,423	»	»	117,058
Rosoux	355,423	69,295	4,950	»	429,668
Waremme	2,087,428	329,512	4,949	»	2,421,889
Fexhe	17,802	31,560	»	»	49,362
Ans	22,254,066	988,318	284,306	2,415	23,529,105
Haut-Pré	»	20	»	»	20
Liége	8,124,292	2,784,320	88,138	»	10,996,750
Chênée	198,163	184,335	948	»	383,446
Velm	18,115	57,550	»	»	75,665
St-Trond	814,264	912,050	74,345	»	1,800,659
MIDI.					
Bruxelles (Midi)	1,940,473	2,563,935	223,318	1,227	4,728,953
Forest	»	5	»	»	5
Ruysbroeck	»	2,756	»	»	2,756
Loth	»	818	»	»	818
Hal	268,007	202,951	44,825	»	515,783
Lembeke	33,300	63,944	24,103	»	121,347
Tubise	409,727	325,198	12,332	»	747,257
Hennuyères	500	50	»	»	550
Braine-le-Comte	1,890,679	51,352	5,260	»	1,947,291
Soignies	2,362,956	692,539	4,432	»	3,059,927
Masnuy-St-Pierre	»	10	»	»	10
Jurbise	134,419	150,576	19,366	»	304,361
Mons	1,180,431	956,640	55,788	»	2,192,859
Jemmapes	1,228,798	9,017	»	»	1,237,815
St-Ghislain	81,397	33,178	»	»	114,575
Boussu	»	777	»	»	777
Thulin	73,037	25,604	»	»	98,641
Quiévrain	138,145	300,658	»	»	438,803
Blanc-Misseron	»	»	»	»	»
St-Saulve	»	»	»	»	»
Manage	6,000	500	»	»	6,500
Totaux	78,115,251	39,721,299	2,950,394	9,142	120,796,086

DÉSIGNATION DES STATIONS.	MARCHANDISES DE ROULAGE (remise à domicile.) 1re classe. — Kilog.	2e classe. — Kilog.	3e classe. — Kilog.	Objets dangereux ou de grandes dimensions. — Kilog.	Total. — Kilog.	LOCATION DE WAGGONS. Nombre de waggons.	Poids chargé. — Kilog.	TOTAL des marchandises de diligence et de roulage transportées au poids. — Kilog.
NORD.								
Bruxelles (Nord)	374,335	2,932,779	3,089,437	117,710	6,514,261	471	2,055,449	17,748,976
Vilvorde	19,340	23,339	63,284	»	105,963	1	4,000	353,767
Malines	364,417	479,335	794,738	540	1,639,030	6	19,035	4,633,364
Duffel	6,710	12,773	18,554	»	38,037	2	8,000	68,266
Contich	270	3,737	1,376	»	5,383	»	»	16,636
Vieux-Dieu	»	»	357	»	357	»	»	4,019
Anvers	1,303,592	2,580,034	8,168,565	25,290	12,077,481	1,043	4,606,275	37,062,084
OUEST.								
Capelle	67,427	141,840	27,904	»	237,171	»	»	483,729
Malderen	2,413	11,669	15,711	»	29,793	»	»	232,164
Termonde	32,108	183,153	755,335	»	970,596	10	42,436	2,706,158
Audeghem	11,405	2,703	22,308	»	36,416	6	19,365	127,069
Wichelen	»	»	130	»	130	»	»	3,096
Wetteren	19,760	115,899	25,609	500	161,768	»	»	322,290
Melle	»	187	135	»	322	»	»	3,109
Gand	234,488	626,113	3,052,775	16,240	3,929,616	382	1,680,004	11,733,661
Landeghem	750	4,184	14,546	»	19,480	»	»	100,280
Hansbeke	»	»	»	»	»	»	»	150
Aeltre	7,080	40,237	52,458	»	99,775	»	»	262,344
Bloemendael	11,230	6,499	2,222	»	19,951	»	»	28,649
Bruges	162,942	130,271	333,349	13,110	639,672	16	68,711	1,489,201
Jabbeke	2,070	240	1,360	»	3,670	»	»	5,790
Plasschendael	1,800	146	300	»	2,246	»	»	9,429
Ostende	1,171,990	213,070	571,237	530	1,956,827	15	63,005	4,053,028
Nazareth	»	»	143	»	143	»	»	5,138
Deynze	15,478	19,384	55,361	»	90,223	1	4,000	207,927
Machelen	»	»	»	»	»	»	»	132
Olsene	»	»	»	»	»	»	»	»
Waereghem	2,600	27,154	28,723	370	58,847	1	4,000	113,073
Harlebeke	»	11,217	8,953	»	20,170	»	»	74,006
Courtray	19,174	127,844	1,165,697	4,790	1,317,505	128	419,459	3,803,208
Mouscron	950	1,574	617	»	3,141	1	1,651	30,260
Tournay	900	5,673	1,455	»	17,448	10	42,500	165,537
Tourcoing	»	1,528	967	»	2,495	»	»	9,381
Roubaix	»	»	»	»	»	»	»	28,060
EST.								
Haecht	5,650	84,933	2,702	»	93,285	1	2,200	145,442
Wespelaer	»	»	95	»	95	»	»	395
Louvain	2,128,211	2,590,044	1,540,535	31,683	6,290,473	452	1,902,283	28,771,320
Vertryck	1,250	10,860	9,827	»	21,937	»	»	122,498
Tirlemont	671,982	349,745	756,691	3,090	1,781,508	48	199,935	7,275,405
Laer	»	»	»	»	»	»	»	32,325
Landen	146,151	44,757	35,684	»	226,592	10	45,000	2,430,433
Gingelom	2,920	4,589	21,008	»	28,517	2	9,000	160,245
Rosoux	133,450	42,245	50,065	»	225,760	»	»	658,193
Waremme	622,133	191,325	67,360	»	880,818	»	»	3,330,467
Fexhe	140	2,157	130	»	2,427	»	»	54,549
Ans	6,562,654	3,181,250	1,610,498	49,029	11,403,431	2	9,000	35,441,764
Haut-Pré	»	»	»	»	»	»	»	20
Liége	584,917	613,614	199,493	434	1,398,458	614	2,633,609	15,726,336
Chênée	»	5,118	»	»	5,118	8	35,054	425,748
Velm	»	6,272	1,680	»	7,952	»	»	86,817
St-Trond	198,682	297,180	542,744	140	1,038,746	37	155,134	3,134,133
MIDI.								
Bruxelles (Midi)	190,920	234,952	930,798	1,270	1,357,940	57	237,231	7,329,048
Forest	»	158	200	»	358	»	»	363
Ruysbroeck	90	919	700	»	1,709	»	»	6,761
Loth	630	1,605	883	»	3,118	»	»	5,981
Hal	31,443	65,567	149,118	»	246,128	18	75,157	909,186
Lembeke	6,090	12,354	22,177	»	40,621	»	»	181,383
Tubise	84,170	81,258	99,986	»	265,414	4	16,000	1,070,166
Hennuyères	»	»	506	»	506	»	»	2,826
Braine-le-Comte	90,962	138,250	81,596	300	311,108	»	»	2,296,152
Soignies	904,075	315,338	328,325	13,170	1,560,908	3	11,996	4,682,207
Masnuy-St-Pierre	»	»	»	»	»	»	»	970
Jurbise	866,762	71,204	276,317	200	1,214,483	»	»	1,643,438
Mons	63,726	21,148	43,743	»	128,617	88	374,226	3,067,136
Jemmapes	18,000	369	2,933	»	21,302	»	»	1,266,327
St-Ghislain	17,890	5,226	4,963	»	28,079	2	8,811	157,405
Boussu	7,154	1,527	615	»	9,296	»	»	16,283
Thulin	1,300	1,110	1,600	»	4,010	1	4,350	110,491
Quiévrain	»	»	460	»	460	8	34,621	659,575
Blanc-Misseron	»	»	»	»	»	»	»	»
St-Saulve	»	»	»	»	»	»	»	»
Manage	290	»	100	»	390	»	»	6,990
Totaux	17,174,871	16,087,076	25,057,138	278,396	58,597,481	3,448	14,791,497	207,092,809

DÉSIGNATION DES STATIONS.	BAGAGES. — Fr.	FONDS ET VALEURS. Sommes de 1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Au-dessus de 5,000 fr.	Or et papier.	Total. — Fr.
NORD.								
Bruxelles (Nord)	66,446 01	1,011 70	1,598 70	722 70	1,170 15	654 42	302 55	5,460 22
Vilvorde	644 44	26 60	20 05	14 85	23 50	2 75	»	87 75
Malines	9,473 79	218 85	203 60	31 30	20 25	27 50	»	501 50
Duffel	733 08	6 20	1 50	2 00	2 50	»	7 20	19 40
Contich	27 67	1 25	»	»	»	»	»	1 25
Vieux-Dieu	62 83	»	»	»	»	»	»	»
Anvers	35,373 55	670 05	550 85	171 40	323 80	242 15	91 55	2,049 80
OUEST.								
Capelle	170 69	4 20	5 45	» 80	»	»	»	10 45
Malderen	103 30	6 25	10 45	3 40	4 00	»	»	24 10
Termonde	2,998 12	193 80	129 05	35 90	40 00	29 75	13 25	441 75
Audeghem	669 36	12 15	4 55	»	2 25	5 75	»	24 70
Wichelen	23 63	1 00	»	»	»	»	»	1 00
Wetteren	619 37	28 30	36 90	11 40	12 00	23 45	»	112 05
Melle	92 50	» 50	»	»	»	»	»	» 50
Gand	28,751 40	686 20	980 70	365 10	587 48	171 35	80 80	2,871 63
Landeghem	73 02	2 50	» 75	»	»	»	»	3 25
Hansbeke	»	»	»	»	»	»	»	»
Aeltre	196 15	10 70	12 20	4 50	2 25	23 65	»	53 30
Bloemendael	112 40	»	1 50	2 00	»	»	»	3 50
Bruges	9,548 05	342 10	461 05	158 60	237 50	1,219 45	26 80	2,445 50
Jabbeke	28 89	» 50	»	»	»	»	»	» 50
Plasschendael	13 33	»	»	»	»	»	»	»
Ostende	19,826 94	186 70	296 75	147 20	85 85	80 90	23 20	820 60
Nazareth	15 95	» 50	»	»	»	»	»	» 50
Deynze	1,399 09	40 25	56 20	14 25	55 10	13 10	4 15	183 05
Machelen	1 54	»	»	»	»	»	»	»
Olsene	1 03	»	»	»	»	»	»	»
Waereghem	452 84	19 50	22 55	15 20	23 00	19 30	»	99 55
Harlebeke	214 13	8 00	26 30	12 20	79 20	14 35	»	140 05
Courtray	18,218 23	452 90	692 15	187 20	504 65	194 80	102 85	2,134 55
Mouscron	98 40	1 25	1 50	1 00	»	»	»	3 75
Tournay	799 14	28 00	31 40	11 50	36 00	»	»	106 90
Tourcoing	115 10	1 00	» 75	»	»	»	»	1 75
Roubaix	343 86	2 00	3 00	»	»	»	»	5 00
EST.								
Haecht	100 02	»	» 75	»	»	»	»	» 75
Wespelaer	8 22	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	7,970 04	284 80	293 95	105 95	285 50	62 10	40 95	1,073 25
Vertryck	30 72	»	»	1 50	»	»	»	1 50
Tirlemont	3,751 07	191 35	177 20	93 30	156 75	62 20	11 50	692 30
Laer	»	»	»	»	»	»	»	»
Landen	460 48	38 00	61 20	24 60	22 25	»	»	146 05
Gingelom	21 76	» 50	»	»	»	»	»	» 50
Rosoux	1 20	»	»	»	»	»	»	»
Waremme	524 21	81 90	111 00	55 80	90 65	3 25	»	342 60
Fexhe	99 16	»	»	»	»	»	»	»
Ans	7,327 65	415 50	438 90	185 70	220 55	154 95	105 30	1,520 90
Haut-Pré	213 46	»	»	»	»	»	»	»
Liége	43,024 47	722 75	926 80	391 50	584 55	123 45	8 80	2,757 85
Chênée	»	»	»	»	»	»	»	»
Velm	19 89	»	»	»	»	»	»	»
St-Trond	3,805 90	300 40	320 30	141 45	120 85	24 30	»	907 30
MIDI.								
Bruxelles (Midi)	14,933 12	112 25	194 80	53 40	100 50	40 60	16 40	517 95
Forest	1 00	»	»	»	»	»	»	»
Ruysbroeck	12 61	»	»	»	»	»	»	»
Loth	13 95	»	»	»	»	»	»	»
Hal	1,348 30	62 60	100 70	23 50	54 00	19 00	»	259 80
Lembeke	6 32	»	»	»	»	»	»	»
Tubise	173 61	87 30	55 40	13 60	21 75	18 00	»	196 05
Hennuyères	13 20	1 00	»	»	»	»	»	1 00
Braine-le-Comte	365 08	54 40	57 05	9 20	42 05	112 85	18 50	294 05
Soignies	868 36	39 65	92 20	65 45	46 00	17 10	»	260 40
Masnuy-St-Pierre	2 50	»	»	»	»	»	»	»
Jurbise	1,375 78	21 15	31 05	7 50	14 50	7 75	1 40	83 35
Mons	7,681 47	419 65	434 30	185 35	358 30	156 15	101 85	1,655 60
Jemmapes	92 76	15 25	24 60	21 00	13 50	»	»	74 35
St-Ghislain	369 41	15 00	15 15	36 50	21 75	»	»	88 40
Boussu	106 96	7 75	6 05	2 00	5 00	3 75	»	24 55
Thulin	26 05	6 25	3 80	»	9 75	»	»	19 80
Quiévrain	5,360 45	39 50	23 10	2 00	13 50	2 75	»	80 85
Blanc-Misseron	1 00	»	»	»	»	»	»	»
St-Saulve	131 40	»	»	»	»	»	»	»
Manage	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	297,889 41	6,879 90	8,516 20	3,331 80	5,391 18	3,530 87	957 05	28,607 00
A déduire pour sommes payées à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales	318 52	»	»	»	»	»	»	»
	297,570 89	6,879 90	8,516 20	3,331 80	5,391 18	3,530 87	957 05	28,607 00

pendant l'année 1842.

RECETTE.

MARCHANDISES DE DILIGENCE.				VOITURES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.					MARCHANDISES DE ROULAGE. (BUREAU RESTANT.)					MARCHANDISES DE ROULAGE. (REMISE A DOMICILE.)					BULLETINS.	PRODUIT DU CAMIONAGE. (PRISE A DOMICILE.)	Produit des frais de traction SUR LES EMBRANCHEMENTS ET EN DEHORS DES STATIONS.	FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT.	LOCATION DE WAGGONS.	TOTAL DES RECETTES.	A DÉDUIRE LES SOMMES PAYÉES POUR LE CAMIONAGE ET LE FACTAGE.	RECETTE NETTE.
TRANSPORT PAR COLIS.	TRANSPORT AU POIDS.	TRANSPORT AU POIDS.	TOTAL.	—	CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.	PETIT BÉTAIL.	CHIENS.	TOTAL.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	— FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.	FR.
34,656 15	24,365 83	22,560 08	81,582 06	41,788 00	4,013 50	377 70	42 00	157 80	4,591 00	12,661 91	43,574 33	6,097 78	»	62,334 02	3,339 90	22,100 28	42,729 02	1,480 40	69,649 60	365 90	371 05	25 10	16 00	27,105 70	359,734 66	25,538 24	334,196 42
881 95	549 71	820 31	2,251 97	»	»	»	»	»	»	611 60	408 65	29 60	»	1,049 85	70 22	140 71	560 12	»	771 05	14 80	2 60	»	»	10 80	4,833 26	1,115 09	3,718 17
4,188 30	2,444 65	2,519 71	9,152 66	2,785 00	257 50	8,975 95	128 95	23 50	9,385 85	8,472 91	4,642 81	490 60	»	13,606 32	2,135 19	3,789 86	6,301 05	4 61	12,230 71	54 90	737 95	»	»	201 60	58,130 28	6,009 57	52,120 71
347 80	212 34	74 04	634 18	»	»	»	»	2 00	2 00	29 85	16 80	32 40	»	79 05	42 74	151 95	302 94	»	497 63	» 70	» 10	»	»	122 40	2,088 44	»	2,088 44
54 50	39 65	15 60	109 75	»	»	»	1 50	»	1 50	23 50	» 25	»	»	23 75	» 68	20 79	13 99	»	35 46	»	»	»	»	»	199 38	»	199 38
58 10	32 26	11 70	102 06	»	»	»	»	»	»	13 50	» 84	»	»	14 34	»	»	4 50	»	4 50	»	»	»	»	»	183 73	»	183 73
21,780 30	20,001 97	22,249 42	64,031 69	17,447 00	6,330 15	1,375 90	273 00	16 75	7,995 80	74,365 81	133,620 52	11,355 31	»	219,341 64	13,464 29	30,141 54	106,806 86	438 89	150,851 58	231 90	1,970 00	3,097 70	258 00	66,238 55	568,887 21	17,211 26	551,675 95
276 70	307 26	199 46	783 42	»	»	»	6 00	118 50	2 00	126 50	1,515 16	59 95	»	»	1,575 11	368 75	652 02	215 66	»	1,236 43	» 30	»	»	»	»	3,902 90	»	3,902 90
192 40	200 01	142 30	534 71	»	»	»	»	10 50	»	10 50	1,180 80	89 20	8 00	»	1,278 00	16 90	35 42	89 12	»	» 141 44	2 90	»	»	»	2,094 95	»	2,094 95
2,910 48	2,486 68	4,109 36	9,506 52	94 00	»	586 50	636 25	11 75	1,234 50	2,483 35	14,450 36	484 90	»	17,418 61	233 34	2,305 77	8,250 52	»	10,789 63	91 30	50 95	6 08	»	584 60	43,216 06	2,293 57	40,922 49
617 05	475 19	374 54	1,466 78	»	»	»	»	»	»	»	361 92	»	»	361 92	73 87	50 84	222 59	»	347 30	» 70	»	»	»	396 60	3,267 36	»	3,267 36
78 00	30 43	12 95	121 38	»	»	»	»	»	»	»	»	11 00	»	11 00	»	»	1 76	»	1 76	»	»	»	»	»	158 77	»	158 77
593 15	639 13	523 92	1,764 20	»	»	345 70	1,322 60	8 50	1,676 80	203 98	175 52	95 00	»	474 50	203 46	765 73	290 16	4 75	1,264 10	24 50	»	»	»	»	5,935 52	»	5,935 52
171 75	60 32	11 08	243 15	»	»	»	»	»	»	»	1 62	»	»	1 62	»	2 34	3 50	»	5 84	»	»	»	»	»	343 61	»	343 61
16,287 35	11,715 99	13,114 25	41,117 59	6,352 00	589 00	696 50	1,209 45	61 75	2,556 70	9,767 11	31,832 63	3,701 76	»	45,301 50	1,878 04	7,239 37	33,535 07	240 44	42,892 92	349 70	749 74	»	»	17,649 30	188,592 48	14,293 17	174,299 31
58 10	86 87	263 54	408 51	»	26 00	»	224 15	1 10	251 25	178 55	239 02	10 40	»	427 97	11 00	51 58	180 40	»	242 98	» 40	»	»	»	»	1,407 38	»	1,407 38
» 40	2 18	»	2 58	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2 58	»	2 58
259 20	81 11	130 39	470 70	39 00	»	15 00	688 75	3 00	706 75	314 90	493 83	46 10	»	854 83	29 74	315 15	456 98	»	801 87	10 30	3 00	»	»	»	3,135 90	»	3,135 90
104 40	31 42	30 16	165 98	»	»	»	» 75	»	» 75	31 50	30 99	1 80	»	64 29	60 41	72 03	37 45	»	169 89	»	»	»	»	»	516 81	»	516 81
4,039 51	1,930 46	2,664 37	8,634 34	3,940 00	597 50	780 30	2,871 70	42 25	4,291 75	3,129 86	2,426 26	239 75	»	5,795 87	1,575 01	1,676 57	3,830 75	149 62	7,231 95	209 80	161 90	»	»	972 27	43,231 43	3,817 28	39,414 15
5 35	3 01	20 24	28 60	»	»	»	»	»	»	11 50	»	»	»	11 50	5 18	» 72	4 08	»	9 98	»	»	»	»	»	79 47	»	79 47
22 70	27 64	53 24	103 58	»	»	»	»	5 25	5 25	»	1 05	»	»	1 05	4 50	3 60	2 00	»	10 10	» 10	»	»	»	»	133 41	»	133 41
7,684 50	9,101 40	5,008 06	21,793 96	22,797 00	1,381 00	220 00	»	16 75	1,617 75	11,256 26	11,668 52	591 56	»	23,516 34	16,271 12	3,961 11	10,194 83	7 69	30,434 75	256 30	300 80	»	»	877 50	122,241 94	3,581 55	118,660 39
1 20	6 30	32 89	40 39	»	»	»	»	»	»	»	42 00	»	»	42 00	»	»	2 63	»	2 63	»	»	»	»	»	101 47	»	101 47
544 30	276 45	435 46	1,306 21	162 00	»	»	343 55	»	343 55	250 55	166 59	69 20	»	486 34	70 42	218 75	511 78	»	800 95	20 30	»	»	»	16 20	4,717 69	»	4,717 69
» 60	1 00	»	1 60	»	»	»	»	»	»	»	1 80	»	»	1 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4 94	»	4 94
2 65	»	»	2 65	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3 68	»	3 68
204 75	150 57	145 62	500 94	»	»	»	75 00	2 25	77 25	127 85	93 67	»	»	221 52	12 86	143 26	233 29	7 22	396 63	10 90	»	»	»	37 80	1,797 43	»	1,797 43
376 50	387 32	200 95	964 97	»	»	»	110 40	1 25	111 65	139 95	»	16 00	»	155 95	»	61 60	98 90	»	160 50	9 00	»	»	»	»	1,756 25	»	1,756 25
6,821 00	6,524 82	8,634 55	21,980 37	8,561 00	375 00	113 00	113 50	23 75	625 25	3,936 04	8,223 38	945 40	»	13,104 82	175 36	1,940 72	15,894 16	103 25	18,113 49	151 60	50 35	»	»	3,609 00	86,548 66	10,010 24	76,538 42
22 80	5 98	124 05	152 83	»	»	»	»	»	»	7 35	20 26	»	»	27 61	4 00	22 38	6 77	»	33 15	» 50	»	»	»	9 00	325 24	»	325 24
90 00	139 19	659 98	889 17	»	»	»	»	»	»	72 85	458 31	24 00	»	555 16	» 55	209 69	9 32	»	287 56	10 90	»	»	»	705 20	3,354 03	460 10	2,893 93
15 00	9 70	5 66	30 36	12 00	»	»	»	»	»	»	14 60	1 50	»	16 10	»	8 48	7 09	»	15 57	» 30	»	»	»	»	191 18	»	191 18
28 80	37 60	9 53	75 93	36 00	»	»	»	»	»	13 80	49 50	4 00	»	67 30	»	»	»	»	»	» 20	»	»	»	»	528 29	»	528 29
172 20	60 94	63 29	296 43	»	»	10 50	»	»	10 50	186 30	80 11	»	»	266 41	31 08	367 18	29 49	»	427 75	»	»	»	»	25 20	1,127 06	»	1,127 06
»	5 25	»	5 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 45	»	1 45	»	»	»	»	»	14 92	»	14 92
4,593 30	4,982 24	6,471 93	15,957 47	1,228 00	168 00	301 60	237 05	14 25	720 90	55,438 76	69,308 39	2,633 42	5 50	127,386 07	13,504 33	16,628 29	14,699 84	631 35	45,463 81	115 00	492 29	5,555 27	4 00	12,934 70	218,900 80	9,887 07	209,013 73
107 60	66 56	93 31	267 47	»	»	»	» 75	1 25	2 00	407 30	29 13	39 00	»	475 43	11 90	84 78	79 14	»	175 82	» 10	»	»	»	»	953 04	542 53	410 51
3,126 55	3,700 68	3,805 58	10,632 81	767 00	197 00	2,488 10	4,061 05	15 25	6,761 40	17,331 93	10,060 27	1,937 44	40 50	29,370 14	4,001 21	2,881 89	8,638 10	62 89	15,584 09	62 00	577 40	»	2 00	1,116 80	69,317 01	8,930 50	60,386 51
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12 00	»	»	12 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	90 45	»	90 45
272 15	158 59	386 72	817 46	»	»	124 40	62 75	4 25	191 40	6,149 70	3,230 89	545 50	»	9,926 09	690 85	231 31	311 87	»	1,234 03	18 00	»	»	»	530 00	13,323 51	262 63	13,060 88
22 90	48 45	20 40	91 75	»	»	»	»	»	»	299 05	256 08	»	»	555 13	11 68	44 11	207 17	»	262 96	»	»	»	»	39 60	971 70	»	971 70
7 85	5 15	36 63	49 63	»	»	»	1 50	»	1 50	1,174 41	372 45	70 10	»	1,616 96	573 85	206 52	354 79	»	1,135 16	»	»	»	»	»	2,804 45	»	2,804 45
473 30	152 38	276 87	902 55	»	32 00	10 50	24 00	8 25	74 75	8,381 81	1,947 44	76 80	»	10,406 05	3,241 04	850 62	544 12	»	4,635 78	36 80	117 20	»	»	»	17,039 94	2,728 22	14,311 72
23 65	12 51	36 20	72 36	»	»	»	»	»	»	138 60	179 24	»	»	317 84	» 35	23 21	3 32	»	26 88	»	»	»	»	»	516 24	»	516 24
7,314 95	10,270 63	407 55	17,993 13	4,862 00	1,039 00	50 40	60 00	67 50	1,216 90	95,539 05	10,166 70	5,063 57	93 22	110,864 54	47,783 11	36,505 62	27,111 18	1,173 45	112,573 36	68 10	7,604 05	»	»	18 00	264,048 63	60,369 34	203,679 29
1 20	»	»	1 20	»	»	»	»	»	»	»	» 11	»	»	» 11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	214 77	»	214 77
4,563 60	11,638 44	13,156 84	29,358 88	46,820 00	2,621 25	148 20	60 00	27 00	2,856 45	73,046 56	46,237 42	2,118 99	»	121,402 97	7,848 07	12,282 26	5,488 14	21 45	25,639 92	175 10	2,228 56	»	105 30	40,445 60	314,815 00	9,391 59	305,423 41
»	»	64 94	64 94	»	»	»	»	»	»	1,857 80	3,199 68	30 40	»	5,087 88	»	98 57	»	»	98 57	1 60	» 30	»	»	495 30	5,748 59	»	5,748 59
21 50	11 12	41 48	74 10	»	»	»	»	»	»	77 55	350 18	»	»	427 73	»	30 10	11 25	»	41 35	»	»	»	»	»	563 07	»	563 07
1,599 70	1,238 67	1,506 56	4,364 93	649 00	75 00	3,179 60	531 70	10 75	3,797 05	4,682 12	10,867 33	798 83	»	16,348 28	1,204 72	2,751 92	6,713 18	1 33	10,671 15	49 70	130 70	»	»	1,991 70	42,715 71	7,381 23	35,344 48
7,573 20	11,662 33	8,377 95	27,613 48	11,209 00	1,086 90	658 40	167 50	33 75	1,946 55	10,694 45	22,497 12	2,875 58	24 15	36,091 30	850 47	1,206 77	6,692 55	8 08	8,757 87	57 80	»	»	6 00	2,030 40	103,163 47	6,355 26	96,808 21
6 30	»	»	6 30	»	»	»	1 50	»	1 50	»	» 10	»	»	» 10	»	» 46	» 60	»	1 06	»	»	»	»	»	9 96	»	9 96
15 95	20 82	8 85	45 62	»	»	»	»	1 00	1 00	»	18 00	»	»	18 00	» 27	4 51	7 00	»	11 78	»	»	»	»	»	89 01	»	89 01
29 90	15 64	8 33	53 87	»	»	»	»	»	»	»	3 32	»	»	3 32	1 58	8 51	7 57	»	17 66	»	»	»	»	»	88 80	»	88 80
1,223 65	679 82	480 02	2,383 49	66 00	10 00	361 25	41 10	3 25	415 60	1,068 10	1,394 56	325 38	»	2,788 04	143 58	497 18	1,228 94	»	1,869 70	16 30	46 40	»	»	593 30	9,786 93	1,332 20	8,454 73
92 90	109 97	111 46	314 33	»	»	20 50	»	20 50	20 50	97 25	372 38	313 65	»	783 28	21 28	108 94	274 84	»	405 06	» 20	»	»	»	»	1,529 69	»	1,529 69
480 95	348 62	220 73	1,050 30	»	»	»	»	2 00	2 00	1,504 96	2,023 03	133 30	»	3,661 29	344 33	553 16	741 97	»	1,639 46	27 00	»	»	4 00	108 00	6,861 71	»	6,831 71
39 20	16 84	10 88	66 92	»	»	»	»	»	»	4 50	» 35	»	»	4 85	»	»	5 70	»	5 70	» 10	»	»	»	»	91 77	»	91 77
624 00	332 47	273 95	1,230 42	»	»	15 00	27 00	»	42 00	13,004 05	600 03	136 90	»	13,740 98	648 54	1,140 54	578 63	9 00	2,376 71	20 00	»	»	»	»	18,069 24	»	18,069 24
589 75	333 23	494 30	1,417 28	442 00	49 50	9 00	18 00	3 50	80 00	12,024 33	5,054 52	64 16	»	17,143 01	6,639 22	2,103 43	2,702 56	114 59	11,559 80	81 30	»	»	2 00	122 40	31,976 55	206 64	31,769 91
9 00	9 65	7 55	26 20	»	»	»	»	»	»	»	» 10	»	»	» 10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28 80	»	28 80
450 65	1,194 37	769 82	2,414 84	103 00	»	»	»	2 75	2 75	857 26	767 97	292 50	»	2,917 73	5,630 01	754 46	2,814 43	2 10	9,201 00	7 40	»	»	»	»	16,105 85	496 68	15,609 17
4,870 90	7,873 84	1,254 14	13,998 88	3,926 00	221 00	»	14 00	22 75	257 75	5,533 01	11,488 79	931 94	»	17,953 74	799 02	414 42	905 05	»	2,118 49	75 70	»	»	»	4,072 80	51,740 43	2,026 58	49,713 85
54 00	82 47	45 19	181 66	»	»	»	»	»	»	5,941 55	123 45	»	»	6,065 00	198 00	6 34	52 50	»	256 84	3 20	»	»	»	»	6,673 81	»	6,673 81
61 20	38 67	73 56	173 43	»	»	»	»	»	»	843 85	569 59	»	»	1,413 44	205 50	158 42	90 62	»	454 54	2 70	»	»	3 50	144 00	2,649 42	71 30	2,578 12
33 00	33 79	76 55	143 34	»	»	»	»	»	»	»	4 47	»	»	4 47	135 00	34 59	8 11	»	177 70	» 70	»	»	»	»	457 72	»	457 72
32 40	40 68	50 75	123 83	»	»	»	»	»	»	622 90	367 80	»	»	990 70	21 20	19 29	41 04	»	81 53	» 70	»	»	»	67 00	1,309 61	»	1,309 61
223 80	2,507 91	2,383 14	5,117 85	2,862 00	161 00	»	»	»	161 00	981 20	2,013 54	»	»	2,994 74	»	»	3 45	»	3 45	7 80	»	»	»	547 20	17,135 34	»	17,135 34
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 00	»	1 00
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	131 40	»	131 40
»	»	1 25	1 25	»	»	»	»	»	»	26 90	7 25	»	»	34 15	6 82	»	2 85	»	9 67	»	»	»	»	»	45 07	»	45 07
41,999 94	140,037 37	126,232 13	408,269 44	176,947 00	19,230 30	20,870 00	13,478 40	597 15	54,175 85	448,792 14	457,758 97	42,655 52	165 37	949,372 00	134,602 54	156,079 66	311,208 74	4,461 11	606,352 05	2,645 50	15,595 24	8,684 15	400 70	183,818 52	2,732,756 86	194,311 84	2,538,445 02
58 60	44 29	2 42	105 31	15 00	»	»	4 50	»	4 50	27 13	116 84	3 61	»	147 58	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9 00	599 91	»	599 91
41,941 34	139,993 08	126,229 71	408,164 13	176,922 00	19,230 30	20,870 00	13,473 90	597 15	54,171 35	448,765 01	457,642 13	42,651 91	165 37	949,224 42	134,602 54	156,079 66	311,208 74	4,461 11	606,352 05	2,645 50	15,595 24	8,684 15	400 70	183,809 52	2,732,156 95	194,311 84	2,537,845 11

N° XIV.

ÉTAT *récapitulatif par mois du transport des bag*

MOUVEMENT.

DÉSIGNATION DES MOIS.	BAGAGES. — KILOG.	FONDS ET VALEURS. SOMMES DE 1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	au-dessus de 5,000 fr.	OR ET PAPIER.	TOTAL.	MARCHANDISES DE DILIGENCE. TRANSPORT PAR COLIS. 1re CLASSE. — COLIS.	TRANSPORT AU POIDS. 2e CLASSE. — KILOG.	TRANSPORT AU POIDS. 3e CLASSE. — KILOG.	VOITURES. VOITURES à 4 roues.	à 2 roues.	CHEVAUX ET BESTIAUX. CHEVAUX. par 3.	par 2.	par 1.	TOTAL.	GROS BÉTAIL par 5 ou 6.	par 3 ou 4.	par 1 ou 2.	TOTAL.	PETIT BÉTAIL. un wagon à petit bétail.	6 à 10 porcs, 11 à 20 moutons.	1 à 5 porcs, 1 à 10 moutons.	TOTAL.	CHIENS par tête.	MARCHANDISES DE ROULAGE. (BUREAU RESTANT.) 1re CLASSE. — KILOG.	2e CLASSE. — KILOG.	3e CLASSE. — KILOG.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS. — KILOG.	TOTAL. — KILOG.	MARCHANDISES DE ROULAGE. (REMISE A DOMICILE.) 1re CLASSE. — KILOG.	2e CLASSE. — KILOG.	3e CLASSE. — KILOG.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS. — KILOG.	TOTAL. — KILOG.	LOCATION DE WAGGONS. NOMBRE DES WAGGONS.	POIDS CHARGÉ. — KILOG.	TOTAL DES MARCHANDISES DES DILIGENCES ET DE ROULAGE TRANSPORTÉES AU POIDS. — KILOG.	BAGAGES. — FR.
JANVIER	240,170	906	787	204	193	119	61	2,270	23,552	746,330	»	82	»	11	6	6	23	285	117	12	414	157	309	289	755	»	»	»	»	»	»	5,802,800	3,957,350	7,536,900	87,920	17,384,970	»	»	18,131,300	8,115 21
FÉVRIER	274,530	792	739	186	201	58	73	2,049	23,551	971,940	»	96	»	84	14	13	111	218	109	12	339	34	232	151	417	»	»	»	»	»	»	4,343,260	3,214,050	6,505,180	67,170	14,129,660	»	»	15,101,600	9,511 16
MARS	342,650	1,030	847	246	181	71	83	2,458	29,873	1,035,650	»	95	»	54	12	21	87	188	126	16	330	114	222	139	475	»	»	»	»	»	»	3,850,640	3,931,560	7,600,850	90,630	15,473,680	»	»	16,509,330	11,609 09
AVRIL	684,971	687	528	158	176	33	17	1,599	14,515	362,787	»	131	8	21	18	15	54	231	63	41	335	1,490	48	36	1,574	224	3,815,020	4,713,061	1,368,661	7,915	9,904,657	409,825	1,018,141	775,999	32,281	2,236,246	»	»	12,503,690	25,942 38
MAI	764,006	712	569	187	225	29	5	1,727	13,373	351,820	»	286	8	27	16	18	61	331	107	33	471	3,029	54	39	3,122	91	6,319,650	4,648,876	515,407	»	11,483,933	580,419	732,575	875,897	103	2,188,994	62	246,718	14,271,465	27,535 89
JUIN	760,375	731	585	174	181	42	11	1,724	13,407	327,620	»	304	14	90	18	10	118	243	52	28	323	2,928	90	8	3,026	2	9,733,405	3,895,046	161,877	»	13,790,328	320,404	405,156	929,584	102	1,655,246	275	1,127,144	16,900,338	28,433 54
JUILLET	814,941	708	600	199	182	23	8	1,720	12,940	296,570	903,690	381	6	24	22	19	65	166	58	34	258	2,671	66	30	2,767	»	9,621,105	3,993,989	174,678	»	13,789,772	215,369	455,350	140,979	«	811,698	347	1,473,643	17,275,373	33,133 69
AOUT	1,093,279	666	594	194	153	17	10	1,634	13,910	307,230	1,139,920	490	8	45	6	22	73	118	32	13	163	1,138	60	25	1,223	6	9,170,864	5,900,633	126,383	»	15,197,880	223,555	451,308	102,290	»	777,153	541	2,335,276	19,757,459	44,088 71
SEPTEMBRE	1,038,410	681	619	192	181	20	4	1,697	13,615	312,260	1,227,170	455	5	44	26	18	88	178	56	18	252	1,051	63	56	1,170	»	8,559,333	4,252,184	140,251	1,227	12,952,995	289,172	562,925	139,706	190	991,993	519	2,200,222	17,684,640	41,065 11
OCTOBRE	852,988	739	670	210	225	18	6	1,868	15,338	350,197	1,333,120	370	3	24	6	12	42	274	67	20	361	4,490	111	32	4,633	2	10,098,666	4,417,173	177,669	»	14,693,508	403,587	473,954	222,874	»	1,100,415	495	2,098,354	19,575,594	31,110 48
NOVEMBRE	594,974	813	677	206	187	24	7	1,914	14,241	272,671	1,286,360	143	1	53	12	2	67	475	41	16	532	3,615	135	89	3,839	1	10,817,856	3,920,474	145,097	»	14,883,427	380,590	474,332	185,613	»	1,040,535	543	2,376,552	19,859,545	19,766 21
DÉCEMBRE	537,500	850	650	218	197	20	12	1,947	14,361	261,040	1,421,370	90	2	39	8	18	65	255	48	26	329	397	309	83	789	1	9,979,352	3,979,863	140,371	»	14,099,586	355,250	410,375	41,266	»	806,891	666	2,933,588	19,522,475	17,577 94
TOTAUX	7,998,794	9,315	7,865	2,374	2,282	474	297	22,607	202,676	5,596,115	7,311,630	2,923	55	516	164	174	854	2,962	676	269	4,107	21,114	1,699	977	23,790	327	78,115,251	39,721,299	2,950,394	9,142	120,796,086	17,174,871	16,087,076	25,057,138	278,396	58,597,481	3,448	14,791,497	207,092,809	297,889 41
A déduire pour sommes payées à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales																																								318 52
Totaux réels																																								297,570 89

ages et marchandises, pendant l'année 1842.

RECETTE.

FONDS ET VALEURS. — SOMMES DE 1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	au-dessus de 5,000 fr.	OR ET PAPIER.	TOTAL. — fr.	MARCHANDISES DE DILIGENCE. TRANSPORT PAR COLIS. 1re classe.	TRANSPORT AU POIDS. 2e classe.	TRANSPORT AU POIDS. 3e classe.	TOTAL. — fr.	VOITURES. — fr.	CHEVAUX ET BESTIAUX. CHEVAUX.	GROS BÉTAIL.	PETIT BÉTAIL.	CHIENS.	TOTAL. — fr.	MARCHANDISES DE ROULAGE. (BUREAU RESTANT.) 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL. — fr.	MARCHANDISES DE ROULAGE. (REMISE A DOMICILE.) 1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	OBJETS DANGEREUX OU DE GRANDES DIMENSIONS.	TOTAL. — fr.	BULLETINS. — fr.	PRODUIT DU CAMIONNAGE. (PRISE A DOMICILE.) — fr.	Produit des frais de traction DES CHARGEMENTS EN DEHORS DES STATIONS. — fr.	FRAIS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT. — fr.	LOCATION DE WAGGONS. — fr.	TOTAL GÉNÉRAL. — (RECETTE BRUTE.) fr.	A DÉDUIRE LES SOMMES PAYÉES POUR LE CAMIONNAGE. — fr.	RESTE. — (RECETTE NETTE.) fr.
623 00	718 05	221 20	301 95	611 02	97 90	2,573 12	17,210 65	11,026 39	»	28,237 04	3,686 00	449 00	1,599 00	808 75	»	2,856 75	»	»	»	»	»	42,513 58	30,853 02	80,535 33	1,218 16	155,120 09	224 70	3,110 90	»	»	»	203,923 81	39,141 31	164,782 50
540 70	666 00	207 20	343 25	255 55	144 85	2,157 55	18,163 91	14,721 65	»	32,885 56	4,356 00	2,124 00	1,499 00	531 50	»	4,154 50	»	»	»	»	»	30,092 59	25,015 70	75,405 56	1,066 93	131,580 78	231 10	3,394 30	»	»	»	188,270 95	38,584 58	149,686 37
711 80	787 25	284 00	272 10	341 75	194 15	2,591 05	22,577 90	15,962 99	»	38,540 89	3,685 00	1,498 00	1,591 00	581 75	»	3,670 75	»	»	»	»	»	24,720 51	31,932 64	88,587 72	1,482 14	146,743 01	242 90	3,802 70	»	»	»	210,885 39	43,837 51	167,047 88
518 75	619 20	247 65	479 70	329 55	89 15	2,284 00	17,336 48	12,637 37	»	29,973 85	7,533 00	1,437 00	2,046 30	986 00	397 35	4,866 65	19,816 70	53,389 27	20,456 45	141 22	93,803 64	4,968 00	13,749 53	15,000 28	678 08	34,395 89	201 90	1,257 88	933 35	»	»	201,197 54	8,873 48	192,324 06
547 75	640 55	286 75	581 85	242 85	91 35	2,391 10	8,023 80	12,122 21	»	20,146 01	18,064 00	1,410 00	2,448 20	1,211 70	174 30	5,244 20	37,960 26	55,045 31	7,793 10	»	100,798 67	5,997 73	9,895 66	16,465 65	3 55	32,362 59	213 70	719 12	905 66	»	3,240 00	211,620 94	7,511 91	204,109 03
563 25	688 00	253 00	477 60	552 85	90 00	2,624 70	8,044 20	11,512 45	»	19,556 65	18,657 00	2,451 90	1,549 30	1,288 70	2 50	5,292 40	54,223 58	44,451 09	1,757 95	»	100,432 62	3,625 99	6,264 74	17,345 34	4 21	27,240 28	203 40	466 80	1,076 88	»	15,692 20	219,676 47	6,599 42	213,077 05
538 00	689 35	298 25	469 90	287 70	59 80	2,343 00	7,764 00	10,234 46	15,049 45	33,047 91	23,403 00	1,680 00	1,239 00	1,448 90	»	4,367 90	49,616 80	47,097 35	2,514 79	»	99,228 94	2,243 45	6,586 17	3,010 70	»	11,840 32	203 60	599 00	1,178 76	»	19,386 00	228,732 12	6,949 30	221,782 82
496 75	692 50	301 50	396 18	121 70	39 35	2,047 98	8,346 00	10,308 13	19,635 73	38,289 86	31,656 00	1,769 90	797 70	765 40	12 25	3,345 25	50,149 59	59,099 53	1,668 31	»	110,917 43	2,621 99	5,706 84	2,250 53	»	10,579 36	207 10	450 74	1,263 02	»	24,147 40	266,992 85	7,352 37	259,640 48
503 00	730 29	293 50	448 90	189 45	21 40	2,186 45	8,169 00	11,202 96	21,515 29	40,887 25	29,661 00	2,420 90	1,173 80	945 00	»	4,539 70	49,451 12	48,553 54	1,987 31	24 15	100,016 22	3,260 40	7,341 69	3,099 16	8 04	13,709 29	221 20	437 90	725 45	»	26,721 00	260,170 57	7,660 54	252,510 03
547 50	781 45	315 00	595 25	247 20	28 50	2,514 90	9,202 80	12,140 45	22,979 09	44,322 34	22,374 00	1,052 50	2,211 10	1,861 20	3 50	5,128 30	59,474 86	52,830 83	2,692 55	»	114,998 24	4,826 98	7,380 93	4,653 37	»	16,861 28	246 60	522 85	761 92	»	26,878 50	265,719 41	8,704 13	257,015 28
617 25	783 10	307 50	497 05	225 30	44 55	2,474 75	8,544 60	9,366 10	22,412 66	40,323 36	8,247 00	1,396 10	3,135 60	1,821 25	3 50	6,356 45	66,177 65	48,585 43	1,970 26	»	116,733 34	4,909 36	6,568 32	4,003 02	»	15,480 70	225 30	484 00	780 59	»	31,366 80	242,238 50	9,317 05	232,921 45
672 15	720 55	316 25	527 45	125 95	56 05	2,418 40	8,616 60	8,802 21	24,639 91	42,058 72	5,625 00	1,541 00	1,580 00	1,228 25	3 75	4,353 00	61,921 58	48,706 62	1,814 70	»	112,442 90	4,821 96	4,764 42	852 08	»	10,438 46	224 00	349 05	1,053 52	400 70	36,386 62	233,328 31	9,780 24	223,548 07
6,879 90	8,516 20	3,331 80	5,391 18	3,530 87	957 05	28,607 00	141,999 94	140,037 37	126,232 13	408,269 44	176,947 00	19,230 30	20,870 00	13,478 40	597 15	54,175 85	448,792 14	457,758 97	42,655 52	165 37	949,372 00	134,602 54	156,079 66	311,208 74	4,461 11	606,352 05	2,645 50	15,595 24	8,684 15	400 70	183,818 52	2,732,756 86	194,311 84	2,538,445 02
»	»	»	»	»	»	»	58 60	44 29	2 42	105 31	15 00	»	»	4 50	»	4 50	27 13	116 84	3 61	»	147 58	»	»	«	»	»	»	»	»	»	9 00	599 91	»	599 91
6,879 90	8,516 20	3,331 80	5,391 18	3,530 87	957 05	28,607 00	141,941 34	139,993 08	126,229 71	408,164 13	176,922 00	19,230 30	20,870 00	13,473 90	597 15	54,171 35	448,765 01	457,642 13	42,651 91	165 37	949,224 42	134,602 54	156,079 66	311,208 74	4,461 11	606,352 05	2,645 50	15,595 24	8,684 15	400 70	183,809 52	2,732,156 95	194,311 84	2,537,845 11

N° XV (1 à 12)

Tableaux statistiques indiquant par station de départ et par station d'arrivée, le mouvement des voyageurs et des marchandises, ainsi que le montant des recettes, pendant l'année 1842.

N° XV ¹.

Tableau statistique indiquant par station de départ et par station d'arrivée, le mouvement des voyageurs, ainsi que le montant des recettes, pendant l'année 1842.

VOYAGEURS. — *Par station de départ et d'arrivée,*

LIGNES.	POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX. AU DÉPART. NOMBRE DE VOYAGEURS.	AU DÉPART. MONTANT DES RECETTES.	A L'ARRIVÉE. NOMBRE DE VOYAGEURS.	A L'ARRIVÉE. MONTANT DES RECETTES.	COMPARAISON DU DÉPART ET DE L'ARRIVÉE. EN PLUS. AU DÉPART.	EN PLUS. A L'ARRIVÉE.	LIGNE DU NORD. BRUXELLES	VILVORDE.	MALINES	DUFFEL.	CONTICH ET VIEUX-DIEU.	ANVERS.
NORD.	Bruxelles	437	967	423	948	14	»	»	56	86	7	2	92
	Vilvorde	72	37	70	34	2	»	54	»	11	0	0	3
	Malines	200	251	197	224	3	»	82	10	»	6	2	35
	Duffel	23	22	21	19	4	»	8	1	8	»	0	5
	Contich et Vieu-Dieu	15	8	12	7	3	»	1	»	2	»	»	»
	Anvers	202	462	192	459	10	»	92	2	35	6	8	»
OUEST.	Capelle et Malderen	29	24	24	20	5	»	7	0	11	»	»	2
	Termonde	67	92	63	95	4	»	16	0	8	0	»	6
	Audeghem et Wichelen	20	17	15	16	5	»	1	»	1	»	»	1
	Wetteren et Melle	41	33	31	24	10	»	2	»	2	0	»	1
	Gand	246	472	229	454	17	»	38	0	6	1	0	14
	Landeghem et Hansbeke	14	7	12	7	2	»	»	»	»	»	»	»
	Aeltre et Bloemendael	36	26	30	22	6	»	»	0	0	»	0	0
	Bruges	121	193	92	177	29	»	7	0	»	0	»	2
	Jabbeke et Plasschendael	24	8	21	9	3	»	»	»	»	»	»	»
	Ostende	77	195	69	201	8	»	8	0	1	0	»	2
	Nazareth et Deynze	45	36	38	33	7	»	1	0	0	0	»	0
	Machelen et Olsène	3	2	1	1	2	»	»	»	»	»	»	»
	Waeregheim et Haerlebeke	45	36	46	30	»	1	»	0	0	0	»	0
	Courtray	88	205	87	205	1	»	10	0	6	0	»	3
	Mouscron	4	4	5	3	»	1	»	»	0	»	»	0
	Tournay	4	13	5	16	»	1	1	0	0	0	»	0
	Tourcoing et Roubaix	6	5	5	3	1	»	»	»	»	»	»	»
EST.	Haecht et Wespelaer	17	11	15	13	2	»	1	»	»	»	»	0
	Louvain	128	207	113	197	15	»	42	1	16	1	0	13
	Vertryck	10	5	9	7	1	»	»	»	»	»	»	»
	Tirlemont	62	95	57	94	5	»	10	0	4	0	»	2
	Landen et Gingelom	20	21	18	20	2	»	1	0	0	0	»	0
	Waremme et Fexhe	39	37	40	37	»	1	2	0	0	0	»	0
	Ans et Haut-Pre	51	124	31	102	20	»	10	0	1	0	»	2
	Liége	60	292	64	309	»	4	24	0	2	0	»	7
	Velm et St-Trond	34	69	28	66	6	»	5	0	1	»	»	2
	TOTAUX	2,242	3,945	2,073	3,852	197	8	423	70	197	21	12	192
	Parcours de 1 à 2 lieues	.....	.....	140	55								
	TOTAUX GÉNÉRAUX	.....	.....	2,213	3,907								

OBSERVATIONS.

Les nombres de voyageurs sont exprimés par mille.

Les recettes sont exprimées par mille francs.

Les fractions au-dessous de 500 ne sont pas comptées.

Celles au-dessus de 500 sont comptées pour mille.

Les zéros indiquent que les nombres des voyageurs sont au-dessous de 500.

sur les lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est.

POINTS D'ARRIVÉE.

LIGNE DE L'OUEST.

CAPELLE ET WALDEREN.	TERMONDE.	AUDEGHEM ET WICHELEN	WELTEREN ET MEILE.	GAND.	LANDEGHEM ET HANSBEKE.	AELTRE ET BLOEMENDAEL	BRUGES.	ZANDEKE ET PLASSCHENDAEL	OSTENDE.	NIEUPORT ET DEYNZE.	MACHELEN ET OLSENE	WAREGHEM ET HARLEBEKE.	COURTRAY	MOUSCRON.	TOURNAY.	TOURCOING ET ROUBAIX.
6	18	1	2	39	0	0	7	0	8	1	»	0	9	0	1	»
0	0	0	0	1	»	»	0	»	0	0	»	0	0	»	0	»
11	7	0	1	7	0	0	1	0	1	0	»	0	1	0	0	»
0	0	6	0	1	»	»	0	»	0	»	»	»	0	»	0	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	5	2	1	14	0	0	1	0	3	0	»	0	3	0	»	»
1	4	»	0	3	»	»	0	»	»	»	»	»	0	»	»	»
4	»	3	5	18	0	0	1	»	0	0	»	0	1	0	0	»
»	1	»	»	3	»	»	0	»	0	»	»	»	0	»	»	»
0	5	2	1	19	0	0	0	0	0	»	»	0	1	»	0	»
1	17	5	21	»	7	10	26	0	10	27	1	10	39	0	2	»
»	0	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»
0	0	»	0	12	3	1	5	0	0	0	»	0	0	»	0	»
0	1	»	0	26	2	18	»	16	41	1	»	2	3	0	0	»
»	»	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	0	0	0	9	0	1	44	5	»	0	»	»	2	0	0	»
»	0	0	0	25	»	0	0	»	0	»	»	0	5	0	0	»
»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	0	0	»	»	»
0	0	0	0	10	0	0	2	0	0	4	0	11	15	0	0	»
0	2	1	0	33	»	0	4	»	2	5	0	19	»	2	1	2
»	0	»	0	0	»	0	0	»	0	0	»	0	2	1	»	1
»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	0	»	3	2	»	2
»	»	1	0	3	0	0	0	0	0	0	»	0	»	0	0	»
0	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
»	»	0	»	1	»	»	0	»	0	»	»	»	0	0	0	»
»	0	0	»	0	»	»	0	»	0	»	»	»	0	»	0	»
0	0	0	0	0	»	»	0	»	0	»	»	»	0	»	0	»
»	0	0	»	1	»	»	0	»	1	0	»	0	0	»	0	»
»	0	0	0	2	»	0	0	»	2	»	»	0	1	0	0	»
»	1	0	0	1	»	»	0	»	0	»	»	»	0	0	0	»
24	63	15	31	229	12	30	92	21	69	38	1	46	87	5	5	5

LIGNE DE L'EST.

BARCHT ET WESPELAER.	LOUVAIN.	VERVIERS.	TIRLEMONT.	LANDEN ET GINGELOM.	WAREMME ET FEXHE	AIX ET HALF PRÉ.	LIEGE	VERM ET ST TROND.	COUPONS POUR PARCOURS DE 1 A 2 LIEUE.
5	41	1	12	1	1	9	25	5	3
0	1	0	0	0	0	0	0	0	»
5	18	0	4	0	0	1	2	1	»
0	1	»	0	0	»	0	0	0	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	13
0	13	0	3	0	0	2	7	1	1
»	0	»	0	»	»	0	0	0	»
»	2	»	»	»	0	0	0	0	»
»	1	»	0	»	»	»	0	0	12
»	0	»	0	»	»	0	0	0	7
0	3	0	1	0	0	1	2	1	1
»	»	»	»	»	»	»	0	0	13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	13
»	»	»	»	»	0	»	1	0	»
»	0	»	»	»	»	»	»	»	24
»	0	»	0	»	0	0	2	0	1
»	0	»	0	»	»	0	0	0	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
»	0	»	0	»	»	0	0	0	»
»	1	»	0	»	»	0	0	0	»
»	0	»	0	»	»	0	0	0	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	»	5	22	2	1	2	4	3	17
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
0	21	3	5	0	2	2	3	4	10
0	1	0	4	0	2	2	2	5	»
»	1	0	2	2	2	8	8	2	»
0	2	0	2	2	22	3	2	2	12
»	4	0	2	1	8	»	2	2	»
»	3	0	3	5	2	2	3	2	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
15	119	9	57	18	40	31	64	28	140

NOTA.

La différence de 29,000 voyageurs entre 2,242,000 *partis* et 2,213,000 *arrivés* provient de ce qu'à l'arrivée on n'a pas tenu compte des fractions au-dessous de 500, qui sont exprimées par des zéros.

VOYAGEURS. — *Par station de départ et d'arrivée, sur la ligne du Midi.*

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX				COMPARAISON DU DÉPART ET DE L'ARRIVÉE — EN PLUS		POINTS D'ARRIVÉE.									
	AU DÉPART.		A L'ARRIVÉE.				BRUXELLES.	FORÊT, RUYSBROECK ET LOTH.	HAL.	TUBISE ET HENNUYÈRES.	BRAINE ET SOIGNIES.	MASNUY ET JURBISE.	MONS.	JEMMAPES, ST-GHISLAIN, BOUSSU ET THULIN.	QUIÉVRAIN.	PARCOURS DE 1 A 2 LIEUES.
	Nombre de voyageurs	Montant des recettes	Nombre de voyageurs	Montant des recettes	au départ	à l'arrivée										
Bruxelles	151	296	127	282	24	»	»	26	43	11	16	8	38	2	7	0
Forêt, Ruysbroeck, Loth.	26	10	28	11	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	26
Hal	62	53	52	46	10	»	49	2	»	5	3	1	1	0	0	»
Tubise et Hennuyeres...	23	19	23	19	»	»	8	0	4	2	4	0	1	0	0	6
Braine et Soignies.....	50	61	49	60	1	»	16	0	3	4	10	4	12	0	0	»
Masnuy et Jubise.....	27	36	27	36	»	»	8	»	»	0	4	»	12	0	0	1
Mons.....	86	180	83	175	3	»	38	»	1	1	12	14	»	13	5	0
Jemmapes, St-Ghislain, Boussu et Thulin.....	28	26	27	20	1	»	2	»	0	0	0	0	14	8	5	»
Quiévrain.....	18	46	17	53	1	»	6	»	0	0	0	0	5	4	0	3
Par parcours de 1 a 2 lieues.....	»	»	36	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux.....	475	728	469	712	40	2	127	28	52	23	49	27	83	27	17	36

OBSERVATIONS.

Les nombres de voyageurs sont exprimés par mille

Les recettes sont exprimées par mille francs.

Les fractions au-dessous de 500 ne sont pas comptees

Celles au-dessus de 500 sont comptees pour 1,000.

La différence de 6,000 voyageurs entre les 475,000 partis et les 469,000 arrivés, provient de ce qu'à l'arrivée on n'a pas tenu compte des fractions au-dessous de 500 qui sont exprimées par des zéros.

N° XV².

Tableau comparatif du nombre des voyageurs et du montant des recettes en 1841 *et* 1842.

LIGNES DU NORD, DE L'EST ET DE L'OUEST.

	1842.		1841.		DIFFÉRENCE	
	NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	DANS LE NOMBRE.	DANS LES RECETTES.
Pendant les quatre mois de janvier, février, mars et avril.						
Voitures 1re classe	54,785	215,748 55	43,500	192,100	+ 11,285	+ 23,648 55
Voitures 2e id.	168,150	389,902 75	184,100	405,200	— 15,950	— 15,297 25
Voitures 3e id.	402,635	426,184 20	316,200	369,400	+ 86,435	+ 56,784 20
Totaux	625,570	1,031,835 50	443,800	966,700	+ 81,770	+ 65,135 50
Pendant les quatre mois de mai, juin, juillet et août.						
Voitures 1re classe	86,883	387,521 75	76,200	359,600	+ 10,683	+ 27,921 75
Voitures 2e id.	184,941	475,951 65	259,800	564,300	— 74,859	— 88,348 35
Voitures 3e id.	583,433	706,701 10	625,200	592,200	— 41,767	+114,501 10
Totaux	855,257	1,570,174 50	961,200	1,516,190	—105,943	+ 54,074 50
Pendant les quatre mois de septembre, octobre, novembre et décembre.						
Voitures 1re classe	71,705	312,639 00	73,600	318,300	— 1,895	— 5,661 00
Voitures 2e id.	179,629	458,136 50	209,800	513,000	— 30,171	— 54,863 50
Voitures 3e id.	498,884	576,358 15	501,900	552,000	— 3,016	+ 24,358 15
Totaux	750,218	1,347,133 65	785,300	1,383,300	— 35,082	— 36,166 35
Totaux généraux	2,231,045	3,949,143 65	2,290,300	3,865,100	— 59,255	+ 83,043 65

OBSERVATIONS.

Ces tableaux ont été divisés en trois périodes de quatre mois chacune, à cause de la différence des tarifs qui se sont succédés en 1841.

Le 1er, du 3 février 1839, a existé pendant les quatre premiers mois de l'année 1841.

Le 2e, du 10 avril 1841, a été adopté à dater du 1er mai, et a duré 3 mois et 20 jours.

Le 3e, du 17 août 1841, a été mis à exécution a dater du 21 août.

LIGNE DU MIDI.

	1842.		1841.		DIFFÉRENCE	
	NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	MONTANT DES RECETTES.	DANS LE NOMBRE.	DANS LES RECETTES.
Pendant les quatre mois de janvier, fevrier, mars et avril.						
Voitures 1re classe	10,311	39,662 75	3,500	6,000	+ 6,811	+ 33,662 75
Voitures 2e id.	29,026	59,033 75	17,600	19,700	+ 11,426	+ 39,333 75
Voitures 3e id.	69,638	72,285 75	46,600	31,000	+ 23,038	+ 41,285 75
Totaux.	108,975	170,982 25	67,700	56,700	+ 41,275	+114,282 25
Pendant les quatre mois de mai, juin, juillet et août.						
Voitures 1re classe	16,545	60,781 75	6,300	9,300	+ 10,245	+ 51,481 75
Voitures 2e id.	45,609	84,520 50	25,100	20,900	+ 20,509	+ 63,620 50
Voitures 3e id.	128,265	122,524 25	139,500	50,400	— 11,235	+ 72,124 25
Totaux.	190,419	267,826 50	170,900	80,600	+ 19,519	+187,226 50
Pendant les quatre mois de septembre, octobre, novembre et décembre.						
Voitures 1re classe	14,996	63,395 50	6,500	15,800	+ 8,496	+ 47,595 50
Voitures 2e id.	72,617	136,308 75	23,100	32,600	+ 49,517	+103,708 75
Voitures 3e id.	87,723	88,406 25	77,300	56,900	+ 10,423	+ 31,506 25
Totaux.	175,336	288,110 50	106,900	105,300	+ 68,436	+182,810 50
Totaux généraux . . .	474,730	726,919 25	345,500	243,600	+129,230	+484,319 25

NOTA.

La section de Tubise à Soignies n'a été ouverte que le 30 octobre 1841.

Celle de Soignies à Mons, le 19 décembre 1841.

Celle de Mons à Quiévrain n'a été ouverte qu'en août 1842.

N° XV³.

Grosses marchandises PAR STATION DE DÉPART, *par classe et par espèce de transport.*

Tableau indiquant, par station, les expéditions et les recettes des grosses marchandises

POINTS DE DÉPART.	GROSSES TRANSPORTÉES DE STATION A STATION. CLASSES. 1re.	2e.	3e.	4e.	TOTAUX DES POIDS.	TOTAUX DES RECETTES.	GROSSES TRANSPORTÉES CLASSES. 1re.	2e.	3e.	4e.
Bruxelles (Nord)	2,220	4,287	358	»	6,865	62,334 02	374	2,933	3,089	118
Vilvorde	102	50	5	»	157	1,049 85	19	23	63	»
Malines	2,008	599	40	»	2,647	13,606 32	364	479	795	1
Duffel	4	3	2	»	9	79 05	7	13	19	»
Anvers	8,067	9,296	807	»	18,170	219,341 64	1,303	3,580	8,169	25
Stations intermédiaires	10	0	»	»	10	38 09	0	3	1	»
Termonde	378	936	30	»	1,344	17,418 61	32	183	755	»
Wetteren	85	25	4	»	114	474 50	20	116	26	0
Gand	1,394	3,167	311	»	4,872	45,301 50	234	626	3,053	16
Aelter	85	60	4	»	149	854 83	8	40	52	»
Bruges	343	168	15	»	526	5,795 87	163	130	333	13
Ostende	1,053	495	26	»	1,574	23,516 34	1,172	213	571	1
Deynze	41	17	9	»	67	486 34	15	19	55	»
Courtray	660	655	75	»	1,390	13,104 82	19	128	1,166	5
Mouscron	5	4	»	»	9	27 61	1	1	1	»
Tournay	13	47	1	»	61	535 16	1	15	1	»
Roubaix	7	16	1	»	24	67 30	»	»	»	»
Stations intermédiaires	440	106	4	»	550	4,169 83	94	210	123	»
Louvain	11,895	7,687	205	1	19,788	127,386 07	2,128	2,590	1,540	32
Tirlemont	3,695	1,031	156	5	4,887	29,370 14	672	350	757	3
Landen	1,798	276	50	»	2,124	9,926 09	146	45	36	»
Waremme	2,087	330	5	»	2,422	10,406 05	622	191	67	»
Ans	22,254	988	284	2	23,728	110,864 54	6,562	3,182	1,610	49
Liége	8,125	2,785	88	»	10,998	121,402 97	584	614	199	0
Chênée	198	184	1	»	383	5,087 88	»	5	»	»
St.Trond	815	913	74	»	1,802	16,348 28	199	297	543	0
Stations intermédiaires	603	220	7	»	835	3,750 06	142	149	84	»
Bruxelles (Midi)	1,940	2,564	223	1	4,728	36,091 30	191	235	931	1
Hal	268	203	44	»	515	2,788 04	31	66	149	»
Braine-le-Comte	1,890	51	5	»	1,946	13,740 98	91	138	82	0
Soignies	2,363	692	4	»	3,059	17,143 01	904	315	328	13
Mons	1,180	956	56	»	2,192	17,953 74	63	21	44	»
Quiévrain	139	300	»	»	439	2,994 74	»	»	0	»
Stations intermédiaires	1,967	613	55	»	2,635	15,896 43	1,005	174	410	0
Totaux	78,115	39,721	2,950	9	120,795	949,372 00	17,175	16,087	25,057	278

divisées en classes, ainsi que leur mode de transport, pendant l'année **1842.**

MARCHANDISES

A DOMICILE.		TRANSPORTÉES PAR WAGGONS LOUÉS.			TOTAUX GÉNÉRAUX		*Observations.*
TOTAUX DES POIDS.	TOTAUX DES RECETTES.	NOMBRE.	POIDS.	RECETTES.	DES POIDS TRANSPORTÉS.	DES RECETTES EFFECTUÉES.	
6,514	69,649 60	471	2,036	27,105 70	15,435	159,089 32	La section de Mons à Quiévrain n'a été ouverte que le 10 août, et celle de Courtray à Tournay, que le 15 novembre suivant.
105	771 05	1	4	10 80	266	1,831 70	
1,039	12,230 71	6	20	201 60	4,306	26,038 63	
39	497 63	2	8	122 40	56	699 08	Le poids des marchandises est indiqué en tonneaux de 1000 kil. Les fractions au-dessus de 500 kil. ont été comptées comme un tonneau. Les fractions au-dessous de 500 kil. ne sont pas comptées.
12,077	150,851 58	1,043	4,606	66,238 55	34,853	436,431 77	
4	39 96	»	»	»	14	78 05	
970	10,789 63	10	43	584 60	2,357	28,792 84	
162	1,264 10	»	»	»	276	1,738 60	
3,939	42,892 92	382	1,680	17,649 30	9,491	105,843 72	
100	801 87	»	»	»	249	1,656 70	
639	7,231 95	16	68	972 27	1,233	14,000 09	
1,957	30,434 75	15	63	877 50	3,594	54,828 59	
89	800 95	1	4	16 20	160	1,303 49	
1,318	18,113 49	128	419	3,609 00	3,127	34,827 31	
3	33 15	1	2	9 00	14	69 76	
17	287 56	10	43	705 20	181	1,547 92	
»	»	»	»	»	24	67 30	
427	2,741 05	7	24	434 40	1,001	7,345 28	
6,290	45,463 81	452	1,902	12,934 70	27,980	185,784 58	
1,782	15,584 09	48	200	1,116 80	6,869	46,071 03	
227	1,234 03	10	45	530 00	2,396	11,690 12	
880	4,635 78	»	»	»	3,302	15,041 83	
11,403	112,573 36	2	9	18 00	35,140	233,455 90	
1,397	25,639 92	614	2,634	40,445 60	15,029	187,488 49	
5	98 57	8	35	495 30	423	5,681 75	
1,039	10,671 25	87	155	1,991 70	2,996	29,011 13	
375	2,071 37	3	11	64 80	1,221	5,886 23	
1,358	8,757 87	57	238	2,030 40	6,324	46,879 57	
246	1,869 70	18	75	593 30	836	5,251 04	
311	2,376 71	»	»	»	2,257	16,117 69	
1,560	11,559 80	3	12	122 40	4,631	28,825 21	(a) Dont .... 43,989 pendant les 3 premiers mois, où la remise à domicile était forcée ; Et pendant les 9 derniers mois, où elle était facultative..... 14,608
128	2,118 49	88	375	4,702 80	2,695	24,145 03	
»	3 45	8	35	547 20	474	3,543 39	
1,589	12,262 00	7	29	319 00	4,253	28,477 43	
58,597[a]	606,352 05	3,448	14,791	183,818 52	194,183	1,739,542 57	TOTAL EGAL 58,597

N° XV⁴.

Grosses marchandises PAR STATION D'ARRIVÉE, *par classe et par espèce de transport.*

Tableau indiquant, par station, les arrivées à destination et les recettes des grosses mar

POINTS DE DESTINATION.	GROSSES									
	TRANSPORTÉES DE STATION A STATION.						TRANSPORTÉES			
	CLASSES.				TOTAUX DES POIDS.	TOTAUX DES RECETTES.	CLASSES.			
	1re.	2e.	3e.	4e.			1re.	2e.	3e.	4e.
						Fr. Cts				
Bruxelles	8,072	6,045	560	1	14,678	113,709 39	2,855	2,438	4,859	20
Vilvorde	753	66	3	»	822	4,577 26	59	109	110	0
Malines	3,245	2,404	445	»	6,094	39,258 45	2,077	2,570	982	38
Duffel	45	18	1	»	64	468 06	0	2	21	2
Anvers	2,876	3,802	175	»	6,853	70,282 97	812	2,668	2,073	21
Termonde	241	510	17	»	768	6,139 21	130	378	311	0
Wetteren	24	83	2	»	109	991 32	6	14	27	2
Gand	1,829	2,354	197	7	4,387	45,970 82	874	1,073	2,621	39
Aeltre	46	92	1	»	139	1,324 47	24	10	18	»
Bruges	687	538	40	»	1,265	15,809 45	182	325	467	7
Ostende	208	336	19	»	563	9,680 04	39	197	516	12
Deynze	142	29	1	»	172	1,174 57	17	32	53	0
Courtray	2,101	3,059	190	»	5,350	59,175 35	260	750	2,263	17
Mouscron	45	45	12	»	102	834 90	1	0	1	»
Tournay	233	331	3	»	567	7,265 94	30	24	5	»
Roubaix	41	76	»	»	117	290 04	»	»	»	»
Louvain	7,914	2,383	115	»	10,412	61,741 79	1,398	1,548	1,182	23
Tirlemont	12,232	947	94	»	13,273	60,605 32	2,556	487	665	6
Landen	6,224	138	17	»	6,379	21,444 31	464	154	64	1
Waremme	3,543	504	7	»	4,054	16,002 03	548	205	116	1
Ans	3,054	2,540	252	»	5,846	56,225 91	1,312	1,147	5,729	21
Liége	4,996	5,774	379	»	11,149	155,963 26	607	600	378	32
Chênée	653	723	5	»	1,381	15,993 34	»	»	4	»
St-Trond	7,349	955	62	»	8,366	44,074 35	1,715	443	436	8
Bruxelles (Midi)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	1,385	447	32	»	1,864	9,426 92	165	143	174	1
Braine-le-Comte	47	159	12	»	218	2,007 64	7	20	168	3
Soignies	543	818	34	»	1,395	11,730 29	179	73	465	9
Mons	3,384	3,283	198	»	6,865	69,146 76	32	70	108	»
Quiévrain	677	234	14	»	925	5,277 88	21	1	7	»
Stations intermédiaires *en bloc.*	5,533	1,214	89	1	5,837	42,779 96	787	563	1,130	4
Totaux	78,115	39,721	2,950	9	120,795	949,372 00	17,175	16,087	25,057	278

chandises divisées en classes, ainsi que leur mode de transport, pendant l'année 1842.

MARCHANDISES

A DOMICILE.		TRANSPORTÉES PAR WAGGONS LOUÉS.			TOTAUX GÉNÉRAUX.		*Observations.*
TOTAUX DES POIDS.	TOTAUX DES RECETTES.	NOMBRE de WAGGONS.	POIDS.	RECETTES.	DES POIDS TRANSPORTÉS.	DES RECETTES EFFECTUÉES.	
	Fr. Cts			Fr. Cts.		Fr. Cts	
10,172	98,943 62	593	2,520	25,483 70	27,370	238,135 71	Le poids des marchandises est indiqué en tonnes de 1,000 kil., les fractions au-dessus de 500 kil. sont comptées pour un tonneau ; celles au-dessous de 500 kil. ont été négligées.
278	1,853 05	»	»	»	1,100	6,430 31	
5,667	49,039 12	94	367	2,663 20	12,128	90,965 77	
23	303 54	1	4	43 20	91	814 80	
5,574	57,700 83	319	1,375	16,347 00	13,802	144,330 80	La section de Mons à Quiévrain n'a été ouverte que le 10 août 1842, et celle de Courtray à Tournay que le 15 novembre suivant.
819	6,982 34	11	48	307 80	1,635	13,429 35	
49	484 02	3	14	108 60	172	1,583 34	
4,607	49,948 98	274	1,664	12,903 07	10,058	108,822 87	
52	360 18	»	»	»	191	1,684 65	
981	12,677 57	15	55	589 40	2,301	28,487 02	
764	11,158 89	12	43	525 60	1,370	21,384 53	
162	1,145 23	2	7	104 40	281	2,424 20	
3,290	42,088 99	129	548	5,379 00	9,188	106,643 34	
2	41 29	3	13	90 90	117	967 09	
59	1,012 24	45	193	2,064 30	819	10,342 48	
»	»	1	1	10 80	118	300 84	
4,151	31,496 93	124	530	4,451 20	15,093	97,689 92	
3,714	25,856 65	26	91	504,20	17,078	86,916 17	
683	3,447 13	3	11	86 40	7,073	24,977 84	
870	5,205 01	5	19	108 00	4,943	21,315 04	
8,209	111,873 09	70	304	6,934 00	14,359	175,033 00	
1,617	35,245 52	1,202	5,831	78,050 30	18,597	269,259 08	
4	111 47	165	738	10,955 65	2,123	27,060 46	
2,602	20,107 60	32	135	1,379 60	11,103	65,561 45	
»	»	»	»	»	»	»	
483	2,842 77	6	24	199 80	2,371	12,469 49	
198	1,462 54	1	2	25 00	418	3,495 18	
826	7,175 63	7	32	403 20	2,153	19,809 12	
210	4,469 91	264	1,156	14,755 70	8,231	88,372 37	
28	691 11	1	4	10 80	957	5,879 79	
2,484	22,626 80	40	162	1,929 30	9,483	67,336 06	
58,597	606,352 05	3,448	14,791	183,818 52	194,180	1,739,542 57	

N° XV⁵.

Grosses marchandises ; poïds total par station de départ et d'arrivée ainsi que par classe.

Relevé général des poids partiels de chaque classe de grosses marchandises expédiées *de*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	Grosses marchandises *expédiées* des stations ci-contre. DE 1re CLASSE	DE 2e CLASSE.	DE 3e CLASSE	DE 4e CLASSE	NON CLASSÉES (Par location de wagons)	TOTAUX.
NORD.	Bruxelles	2,594	7,220	3,447	118	2,056	15,435
	Vilvorde	121	73	68	»	4	266
	Malines	2,372	1,078	835	1	20	4,306
	Duffel	11	16	21	»	8	56
	Anvers	9,370	11,876	8,976	25	4,606	34,853
OUEST.	Termonde	410	1,119	785	»	43	2,357
	Wetteren	80	141	30	»	»	251
	Gand	1,628	3,793	3,364	16	1,680	10,491
	Aeltre	93	100	56	»	»	249
	Bruges	506	298	348	13	68	1,233
	Ostende	2,225	708	597	1	63	3,594
	Deynze	56	36	64	»	4	160
	Courtray	679	781	1,241	5	419	3,127
	Mouscron	6	5	1	»	2	14
	Tournay	14	62	2	»	43	121
	Roubaix	7	16	1	»	»	24
EST.	Louvain	14,023	10,277	1,745	33	1,902	27,980
	Tirlemont	4,367	1,381	913	8	200	6,869
	Landen	1,944	321	86	»	45	2,396
	Waremme	2,709	521	72	»	»	3,302
	Ans	28,816	4,169	1,894	51	9	34,939
	Liége	8,709	3,399	287	»	2,634	15,029
	Chênée	198	189	1	»	35	423
	St Trond	1,014	1,210	617	»	155	2,996
MIDI.	Bruxelles	2,131	2,799	1,154	2	238	6,324
	Hal	299	269	193	»	75	836
	Braine-le-Comte	1,981	189	87	»	»	2,257
	Soignies	3,267	1,007	332	13	12	4,631
	Mons	1,243	977	100	»	375	2,695
	Quiévrain	139	300	»	»	35	474
Stations intermédiaires		3,025	939	66	»	64	4,094
TOTAUX		95,290	55,808	28,007	286	14,791	194,183

chacune des 30 *stations principales, et* arrivées *à chacune de ces mêmes stations, en* 1842.

Grosses marchandises *arrivées* aux stations ci-contre.						*Observations.*
DE 1re CLASSE.	DE 2e CLASSE.	DE 3e CLASSE.	DE 4e CLASSE.	NON CLASSÉES. (Par location de waggons.)	TOTAUX.	
10,927	8,483	5,419	21	2,520	27,370	Les chiffres de ce tableau indiquent le nombre des tonneaux de 1,000 kil. qui ont été transportés, en négligeant les fractions de tonneau au-dessous de 500 kil.
812	175	113	»	»	1,100	
5,322	4,074	1,427	58	367	12,128	
45	20	23	»	4	91	
3,688	6,470	248	21	1,375	13,802	
371	888	328	»	48	1,635	
30	97	29	2	14	172	
2,703	3,427	2,818	46	1,064	10,058	
70	102	19	»	»	191	
869	863	507	7	55	2,301	
247	533	535	12	43	1,370	
159	61	54	»	7	281	
2,361	3,809	2,453	17	548	9,188	
46	45	13	»	13	117	
263	355	8	»	193	819	
41	76	»	»	1	118	
9,312	3,931	1,297	23	530	15,093	
15,788	1,434	759	6	91	17,078	
6,688	292	81	1	11	7,073	
4,091	709	123	1	19	4,943	
4,366	3,687	5,981	21	304	14,359	
5,603	5,834	757	32	5,831	18,597	
653	723	9	»	738	2,123	
9,064	1,404	498	8	135	11,103	
»	»	»	»	»	»	
1,550	590	206	1	24	2,371	
54	179	180	3	2	418	
722	891	499	9	32	2,153	
3,416	3,355	306	»	1,156	8,231	
697	235	21	»	4	957	
6,320	1,777	1,219	5	162	9,483	
95,290	55,808	28,007	286	14,791	194,183	

N° XV 6.

Grosses marchandises. — Poids total par stations de départ et d'arrivée, sans distinction de classe, pendant l'année 1842.

Tableau indiquant le poids total des grosses marchandises expédiées de chacune des

POINTS DE DÉPART.	POINTS													
	TOTAUX	BRUXELLES.	VILVORDE	MALINES	DUFFEL	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN	GAND	AELTRE.	BRUGES	OSTENDE	DEYNZE	COURTRAY.
Bruxelles (Nord) .	15,435	»	97	2,802	5	1,910	155	16	1,773	7	369	144	41	926
Vilvorde	266	72	»	57	1	17	3	»	13	»	38	1	1	»
Malines. .	4,306	1,294	39	»	1	329	59	»	641	»	30	12	»	186
Duffel	56	15	9	»		1	»	»	4	»	»	»	»	»
Anvers	34,853	3,684	82	1,446	43	»	104	15	1,116	4	103	110	66	2,238
Stations intermediaires	14	3	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde . .	2,357	298	15	60	4	120	»	»	212	2	21	22	79	135
Wetteren .	251	16	»	81	3	1	33	»	28	»	»	5	»	12
Gand . .	10,481	1,978	10	145	6	421	285	21	»	28	501	241	32	3,928
Aeltre .. .	249	14	»	6	»	3	2	3	96	»	21	38	»	42
Bruges. .	1,233	373	9	11	»	15	8	1	197	70	»	233	6	83
Ostende	3,594	1,547	»	69	»	286	116	3	709	9	296	»	19	342
Deynze	160	22	»	10	»	1	8	»	23	»	7	26	»	49
Courtray .	3,127	309	»	44	»	332	80	12	1,660	1	38	60	10	»
Mouscron	14	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	1	4
Tournay	121	21	»	»	»	3	7	»	24	»	3	3	»	35
Roubaix	24	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24
Stations intermediaires	1,001	59	1	94	4	68	145	»	144	2	97	51	3	43
Louvain	27,980	3,392	87	1,144	6	3,191	343	83	776	66	318	88	12	422
Filemont	6,869	2,378	451	318	»	582	9	»	502	»	12	116	»	120
Landen.	2,396	64	92	22	»	20	»	»	139	»	»	31	»	3
Wareinme .	3,302	453	4	37		49	3	»	36	»	»	»	»	»
Ans . .	34,939	1,381	1	3 131	3	1 266	50	4	308	»	72	58	3	158
Liége..... .	15,029	3,560	1	1,450	13	3,291	113	14	800	2	88	71	2	220
Chênée	423	124	1	2	»	151	1	»	20	»	1	3	»	4
St Trond	2,996	375	35	212	»	797	12	»	419	»	1	3	»	»
Stations intermediaires	1,221	107	4	26	»	72	1	»	9	»	12	2	»	»
Bruxelles (Midi) .	6,324	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»
Hal	836	264	6	99	»	30	»	»	56	»	»	2	»	1
Braine-le-Comte	2 257	647	7	19	»	216	20	»	45	»	256	45	»	40
Soignies	4,631	2,361	136	580	2	281	24	»	116	»	5	»	»	65
Mons .	2,695	1,248	»	12	»	213	18	»	43	»	6	1	1	8
Quievrain	474	63	»	2	»	37	»		29	»	»	»	»	»
Stations intermediaires	4,253	1,859	13	241	»	98	36	»	119	»	6	3	1	»
Totaux . .	194,183	27,370	1 100	12,128	91	13.802	1,685	172	10,058	191	2,301	1,370	281	9,188

Les chiffres de ce tableau indiquent le nombre de tonneaux de 1,000 kil. transportés pendant l'année 1842, les légères différences chacune des autres stations, provient de ce qu'on a négligé les fractions au dessous de 500 kil dans les expéditions partielles

stations ainsi que les points de réception de ces mêmes marchandises, pendant l'année 1842.

D'ARRIVÉE.

MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.	LIÉGE.	CHÊNÉE	ST-TROND.	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES.
4	33	»	1,451	564	37	60	1,334	3,043	148	416	»	»	»	»	»	80
»	»	»	29	5	10	»	4	4	»	»	»	»	»	2	»	7
»	1	»	675	230	9	14	114	205	»	127	9	»	23	76	1	236
»	»	»	»	»	»	»	4	10	»	»	»	»	»	8	»	1
8	267	»	2,065	1,388	44	355	5,756	8,841	1,152	1,410	30	54	486	2,656	110	1,327
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
10	21	»	220	16	»	49	217	553	»	44	6	1	34	124	5	91
»	»	»	3	»	»	»	3	»	»	1	16	»	»	»	»	43
55	343	»	210	85	1	»	488	927	24	105	13	25	84	270	»	255
»	»	»	3	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	4	»	17
1	11	»	102	6	»	»	9	50	»	2	1	»	»	1	»	20
»	31	»	182	43	3	»	175	205	45	10	»	»	»	30	20	33
4	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
13	57	114	112	15	1	»	48	121	»	3	»	1	3	»	»	79
»	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
7	»	»	2	1	»	»	»	16	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	1	2	26	5	»	2	1	22	»	»	62	»	5	123	»	22
»	45	»	»	3,437	1,276	2,350	4,098	2,999	432	1,305	253	37	117	388	17	1,308
»	5	»	1,391	»	128	317	166	131	5	59	11	4	4	43	4	122
»	»	»	1,261	103	»	78	136	71	28	90	7	»	»	»	»	246
»	»	»	794	241	247	»	1,078	198	14	19	»	»	»	»	»	126
»	»	»	2,830	10,305	4,906	1,256	»	349	98	6,215	4	2	56	9	»	2,487
»	2	»	2,327	317	72	278	295	»	164	1,224	6	2	61	271	»	221
»	»	»	56	25	2	1	1	15	»	24	»	»	»	»	»	»
»	»	»	749	110	116	24	60	35	13	»	»	»	»	4	»	28
»	»	»	126	100	221	60	341	94	»	27	»	»	»	»	»	13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	621	235	1,033	2,864	91	1,476
»	»	»	18	32	»	»	4	6	»	»	»	10	132	125	»	31
8	»	»	176	7	»	»	»	5	»	»	27	»	»	526	142	70
»	»	»	16	9	»	»	6	36	»	»	226	1	»	323	45	398
»	»	»	133	8	»	»	»	129	»	1	253	35	15	»	498	65
»	»	»	18	»	»	»	»	11	»	»	8	»	»	283	»	14
»	»	»	110	19	»	»	20	19	»	4	818	11	39	76	23	662
117	819	118	15,093	17,068	7,073	4,943	14,359	18,597	2,123	11,103	2,371	418	2,153	8,231	957	9,483

qui se rencontrent entre les poids totaux expédiés de chaque station, qui sont exacts, et l'addition de tous les poids reçus dans

Tableau indiquant, pour les articles de messageries, les expéditions, par colis et au poids, qui ont eu lieu de chacune des stations, et les points de réception de ces mêmes expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Au départ. Nombre de colis.	Au départ. Nombre de tonneaux de 1,000 kil.	Au départ. Recettes.	A l'arrivée. Nombre de colis.	A l'arrivée. Nombre de tonneaux de 1,000 kil.	A l'arrivée. Recettes.	COMPARAISON du départ et de l'arrivée — En plus. Colis. Au départ.	Colis. A l'arrivée.	Tonneaux. Au départ.	Tonneaux. A l'arrivée.
BRUXELLES	62,857	3,319	109,195 54	42,536	3,011	86.401 13	20,321	»	308	»
VILVORDE	1,320	88	2,251 97	1,506	79	1,846 62	»	186	9	»
MALINES	6,898	329	9,152 66	11,345	587	14,252 08	»	4,447	»	258
DUFFEL	552	14	634 18	682	31	920 67	»	130	»	17
ANVERS	32,421	2,208	64,031 69	21,934	1,201	39,714 69	10,487	»	1,007	»
TERMONDE	4,009	349	9,506 52	5,140	222	6,728 26	»	1,131	127	»
WETTEREN	946	72	1,764 20	1,260	36	1,235 27	»	314	36	»
GAND	23,011	1,254	41,117 59	22,235	1,212	87,439 30	776	»	42	»
AELTRE	374	14	470 70	764	26	845 80	»	390	»	12
BRUGES	6,472	254	8,634 34	10,158	371	15,584 49	»	3,686	»	117
OSTENDE	7,896	458	21,793 96	6,595	404	14,959 91	1,301	»	54	»
DEYNZE	840	46	1,306 21	1,389	66	1,916 71	»	549	»	20
COURTRAY	9,178	676	21,980 37	9,769	763	24,382 84	»	591	»	87
MOUSCRON	38	17	152 83	99	40	515 37	»	61	»	23
TOURNAY	150	44	889 17	509	89	2,338 42	»	359	»	45
ROUBAIX	48	5	75 93	154	9	174 95	»	106	»	4
LOUVAIN	7,097	790	15,957 47	10,811	624	16,965 36	»	3,714	166	»
TIRLEMONT	4,777	407	10,631 81	7,507	508	12,843 51	»	2,730	»	101
LANDEN	462	34	817 46	929	79	1,635 08	»	467	»	45
WAREMME	769	28	902 55	1,941	166	3,658 47	»	1,172	»	138
ANS	7,087	500	17,993 13	8,146	333	15,465 91	»	1,059	167	»
LIÉGE	7,606	698	29,358 88	9.261	944	42,286 17	»	1,655	»	246
CHÊNÉE	»	2	64 94	4	7	172 15	»	4	»	5
ST-TROND	2,470	140	4,364 93	4,610	392	11,223 88	»	2,140	»	252
HAL	1,913	72	2,383 49	2,501	60	2,823 65	»	588	12	»
BRAINE-LE-COMTE	1,023	38	1,230 42	2,138	87	3,070 10	»	1,115	»	49
SOIGNIES	921	49	1,417 28	1,986	91	3,026 06	»	1,065	»	42
MONS	5,224	371	13,998 88	7.769	672	25,183 00	»	2,545	»	301
QUIÉVRAIN	373	185	5,117 85	612	283	6,993 98	»	239	»	98
STATIONS INTERMÉD.	5,944	447	11,071 49	8,386	443	13,665 61	»	2,442	4	»
TOTAUX	202,676	12,908	408,269 44	202,676	12,836	408,269 44	32,885	32,885	1,932	1,860

POINTS D'ARRIVÉE.

POINTS DE DÉPART.	Bruxelles. Colis.	Bruxelles. Tonneaux.	Vilvorde. Colis.	Vilvorde. Tonneaux.	Malines. Colis.	Malines. Tonneaux.	Duffel. Colis.	Duffel. Tonneaux.	Anvers. Colis.	Anvers. Tonneaux.	Termonde. Colis.	Termonde. Tonneaux.	Wetteren. Colis.	Wetteren. Tonneaux.	Gand. Colis.	Gand. Tonneaux.	Aeltre. Colis.	Aeltre. Tonneaux.	Bruges. Colis.	Bruges. Tonneaux.	Ostende. Colis.	Ostende. Tonneaux.	Deynze. Colis.	Deynze. Tonneaux.	Courtray. Colis.	Courtray. Tonneaux.	Mouscron. Colis.	Mouscron. Tonneaux.	Tournay. Colis.	Tournay. Tonneaux.	Roubaix. Colis.	Roubaix. Tonneaux.
BRUXELLES	»	»	533	19	4,716	175	319	12	11,081	431	1,507	41	376	16	7,664	300	124	5	3,344	113	1,784	61	335	18	2,221	156	14	5	94	11	»	»
VILVORDE	333	20	»	»	107	5	10	1	252	15	26	4	4	0	160	4	1	»	22	4	8	1	1	1	13	2	»	»	»	»	»	»
MALINES	2,485	78	118	6	»	»	9	0	1,042	48	318	16	33	1	491	32	»	»	116	7	160	2	23	2	119	13	1	0	7	1	»	»
DUFFEL	222	2	14	2	3	2	»	»	76	1	12	»	»	»	60	0	»	»	15	0	2	0	»	»	13	»	»	»	»	»	»	»
ANVERS	10,862	885	420	23	2,539	119	147	2	»	»	678	21	121	0	4,052	211	6	0	1,222	35	599	35	100	2	1,540	90	1	0	132	14	»	»
TERMONDE	875	54	60	5	360	15	21	2	295	29	»	»	76	4	794	51	5	1	149	9	90	3	23	3	197	19	1	1	1	»	»	»
WETTEREN	277	5	13	»	57	13	8	1	72	3	106	»	»	»	225	14	8	»	19	7	7	3	12	1	29	7	»	0	»	3	»	»
GAND	5,773	200	103	8	808	56	45	5	2,137	128	1,300	63	490	10	»	»	346	11	2,464	78	1,255	110	345	13	3,709	314	8	3	85	14	»	»
AELTRE	103	1	2	»	1	0	»	»	12	»	12	»	9	»	89	2	»	»	65	4	21	4	1	0	5	0	»	»	»	»	»	»
BRUGES	1,725	51	9	»	83	5	3	0	384	8	78	1	10	»	1,286	61	120	»	»	»	840	94	44	1	112	3	»	0	4	1	»	»
OSTENDE	2,148	147	9	2	122	4	1	1	711	40	118	2	24	0	1,241	91	87	4	1,522	48	»	»	33	3	609	30	»	0	25	3	»	»
DEYNZE	203	10	1	»	21	1	»	0	45	2	25	»	8	0	133	5	23	»	68	5	35	8	»	»	154	11	2	0	1	0	»	»
COURTRAY	2,314	146	7	»	212	2	7	0	771	53	297	18	37	3	3,076	271	9	0	384	15	266	14	303	14	»	»	55	23	81	35	150	8
MOUSCRON	6	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	4	1	»	»	1	»	1	»	»	»	5	11	»	»	11	3	4	»
TOURNAY	16	5	1	»	8	»	»	»	15	1	1	0	»	0	45	9	»	»	7	1	2	0	3	»	24	18	12	5	»	»	»	»
ROUBAIX	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	47	4	»	»	»	»	»	»
LOUVAIN	1,252	207	57	6	787	69	41	1	860	95	204	13	26	1	435	19	20	3	169	9	143	10	29	2	180	5	»	»	17	1	»	»
TIRLEMONT	1,522	117	28	1	378	36	19	1	466	42	27	8	2	1	127	18	4	0	23	1	43	13	6	1	34	8	»	1	1	1	»	»
LANDEN	78	8	6	»	16	1	»	»	35	3	1	»	»	»	6	1	»	2	1	0	1	2	»	»	4	1	»	»	»	»	»	»
WAREMME	223	3	»	»	2	0	»	0	38	1	2	0	»	»	18	1	1	»	1	0	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
ANS	2,708	166	22	1	272	22	22	1	918	128	130	5	10	»	677	25	»	»	154	3	88	6	32	0	332	14	»	»	»	»	»	»
LIÉGE	3,054	176	34	1	289	28	8	»	839	114	93	17	4	0	586	53	»	»	141	10	94	12	23	2	201	34	»	»	35	1	»	»
CHÊNÉE	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
ST-TROND	815	56	5	1	107	10	1	1	210	11	36	2	1	»	136	3	10	0	30	»	6	1	1	»	27	1	»	»	1	0	»	»
HAL	870	24	8	1	59	2	2	1	45	1	19	2	1	»	88	5	»	»	18	2	2	1	»	»	10	1	»	»	5	1	»	»
BRAINE-LE-COMTE	467	20	»	»	3	1	»	»	25	2	3	0	»	»	10	»	»	»	3	»	»	»	»	»	3	1	»	0	2	»	»	»
SOIGNIES	426	24	2	0	4	0	4	»	43	»	5	0	»	»	12	1	»	»	2	0	1	»	»	0	3	1	»	0	2	»	»	»
MONS	1,645	256	19	0	81	1	»	»	882	18	35	1	9	0	163	4	»	»	45	2	40	1	3	»	11	1	»	»	»	»	»	»
QUIÉVRAIN	44	168	»	»	»	0	»	»	4	»	2	»	»	»	4	0	»	»	2	»	»	0	»	»	»	0	»	»	»	»	»	»
STATIONS INTERMÉD.	2,090	180	35	3	310	20	15	2	676	26	104	6	19	»	653	29	»	»	171	18	107	22	72	3	167	17	5	2	5	0	»	1
TOTAUX	42,536	3,011	1,506	79	11,345	587	682	31	21,934	1,201	5,140	222	1,260	36	22,235	1,212	764	26	10,158	371	6,595	404	1,389	66	9,769	763	99	40	509	89	154	9

POINTS DE DÉPART.	Louvain. Colis.	Louvain. Tonneaux.	Tirlemont. Colis.	Tirlemont. Tonneaux.	Landen. Colis.	Landen. Tonneaux.	Waremme. Colis.	Waremme. Tonneaux.	Ans. Colis.	Ans. Tonneaux.	Liége. Colis.	Liége. Tonneaux.	Chênée. Colis.	Chênée. Tonneaux.	St-Trond. Colis.	St-Trond. Tonneaux.	Hal. Colis.	Hal. Tonneaux.	Braine. Colis.	Braine. Tonneaux.	Soignies. Colis.	Soignies. Tonneaux.	Mons. Colis.	Mons. Tonneaux.	Quiévrain. Colis.	Quiévrain. Tonneaux.	Stations intermédiaires. Colis.	Stations intermédiaires. Tonneaux.
BRUXELLES	3,349	162	3,463	189	130	14	307	22	3,309	125	4,655	290	»	3	1,598	116	1,735	36	1,418	64	1,101	58	4,254	423	66	230	3,360	228
VILVORDE	114	8	29	3	5	»	»	0	53	2	92	9	»	»	12	0	2	1	3	»	8	1	28	1	»	»	37	2
MALINES	755	44	384	22	21	0	7	2	159	1	231	29	»	»	109	10	30	0	2	1	10	0	50	7	2	1	216	5
DUFFEL	64	0	12	»	»	»	»	»	9	»	22	1	»	»	3	0	2	»	»	»	»	»	8	»	»	»	15	0
ANVERS	2,414	171	1,025	104	61	4	114	12	1,651	91	1,855	212	»	»	706	72	67	1	47	»	100	10	1,151	57	34	6	767	35
TERMONDE	337	40	70	8	»	1	9	»	201	5	110	55	»	»	89	10	11	1	6	1	10	1	53	11	»	»	166	10
WETTEREN	28	1	5	»	»	»	»	»	4	»	7	2	»	»	»	1	1	»	1	»	»	»	7	1	»	»	60	3
GAND	834	59	251	10	4	1	16	2	748	12	6[illegible]7	78	»	»	240	14	76	4	33	3	39	3	335	28	»	1	900	35
AELTRE	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	9	0	»	»	»	»	»	»	2	0	»	»	34	2
BRUGES	159	8	28	»	»	»	»	»	56	0	94	6	»	»	18	0	6	»	4	»	3	»	106	1	»	»	300	10
OSTENDE	197	6	64	1	2	1	1	»	428	19	161	33	»	»	80	1	8	»	»	0	8	1	134	4	3	1	160	6
DEYNZE	24	»	5	»	»	»	»	»	18	0	10	»	»	»	»	0	»	»	»	»	»	»	5	»	1	»	58	0
COURTRAY	240	18	47	2	1	»	1	»	281	1	211	40	»	»	19	3	5	0	12	»	16	0	33	2	»	»	353	15
MOUSCRON	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»
TOURNAY	2	1	»	0	»	»	1	»	»	»	10	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
ROUBAIX	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
LOUVAIN	»	»	817	83	199	15	210	13	311	45	280	97	2	3	598	81	67	5	21	1	16	0	72	12	»	0	300	25
TIRLEMONT	367	21	»	»	255	16	234	23	217	11	262	39	»	0	591	28	21	2	1	1	5	1	31	3	3	1	114	9
LANDEN	57	3	39	1	»	»	42	»	23	5	66	5	2	»	29	3	»	»	»	»	»	»	1	»	»	0	62	0
WAREMME	87	2	69	2	31	0	»	»	79	1	151	9	»	»	48	0	»	»	»	»	»	0	5	»	»	»	15	3
ANS	477	15	314	21	42	5	280	26	»	»	2	1	»	»	130	18	19	1	20	1	13	0	354	25	»	»	71	5
LIÉGE	486	42	434	50	81	9	530	54	5	3	»	»	»	1	230	33	18	0	9	2	6	1	243	23	113	21	50	10
CHÊNÉE	»	»	»	»	»	»	»	0	»	»	»	»	»	»	»	0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
ST-TROND	277	7	309	6	82	11	166	9	58	2	121	12	»	»	»	»	1	»	2	»	2	»	15	3	3	»	48	2
HAL	117	3	35	0	»	»	»	»	19	1	14	3	»	»	6	1	»	»	79	3	136	2	135	14	5	1	240	3
BRAINE-LE-COMTE	14	1	4	»	»	0	1	»	4	»	14	2	»	»	1	»	36	0	»	»	34	0	212	7	4	»	183	1
SOIGNIES	24	0	3	1	»	0	»	»	4	»	7	1	»	»	3	0	55	2	22	1	»	»	119	6	16	1	164	3
MONS	143	6	33	1	9	1	12	1	462	2	164	7	»	»	56	1	171	3	298	9	271	2	»	»	295	14	377	27
QUIÉVRAIN	2	»	2	0	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	8	»	15	»	7	»	221	12	»	»	60	1
STATIONS INTERMÉD.	236	6	65	4	6	1	10	2	47	7	52	11	»	»	32	»	162	4	145	0	201	11	195	32	67	6	269	3
TOTAUX	10,811	624	7,507	508	929	79	1,941	166	8,146	333	9,261	944	4	7	4,610	392	2,501	60	2,138	87	1,986	91	7,769	672	612	283	8,386	440

Observations. — La différence en moins que présente le total à l'arrivée d'avec celui au départ, provient de ce que les expéditions au-dessous de 500 kil. ne sont pas renseignées au point d'arrivée où elles sont indiquées par des zéros. Les articles transportés au poids sont exprimés par tonneau de 1,000 kil.

N° XV[8].

Fonds et valeurs, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant les expéditions de fonds et valeurs, ainsi que

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX. AU DÉPART. NOMBRE de GROUPS.	AU DÉPART. RECETTES.	A L'ARRIVÉE. NOMBRE de GROUPS.	A L'ARRIVÉE. RECETTES.	COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE. En plus. AU DÉPART.	En plus. A L'ARRIVÉE.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.
					Groups	Groups									
Bruxelles	4,931	5,978 17	6,247	7,947 90	»	1,316	»	22	202	14	1,616	149	12	528	18
Vilvorde	92	87 75	86	66 60	6	»	6	»	7	»	32	9	»	13	»
Malines	640	501 50	745	702 25	»	105	221	5	»	»	103	9	8	44	1
Duffel	17	19 40	30	37 20	»	13	8	»	1	»	2	1	2	1	»
Anvers	1,889	2,049 80	4,498	5,485 37	»	2,609	888	6	60	1	»	18	1	143	2
Termonde	515	441 75	461	475 95	54	»	146	7	30	1	39	»	»	80	»
Wetteren	111	112 05	51	40 30	60	»	41	»	1	»	8	6	»	10	»
Gand	2,551	2,871 63	2,178	2,638 80	373	»	850	12	81	4	419	71	16	»	6
Aeltre	34	53 30	32	52 65	2	»	13	»	1	»	3	»	»	5	»
Bruges	1,074	2,445 50	694	837 75	380	»	424	7	18	»	67	23	»	212	»
Ostende	540	820 60	1,120	1,431 10	»	580	172	»	3	3	40	16	1	88	»
Deynze	145	183 05	74	69 90	71	»	55	»	1	»	22	6	»	13	3
Courtray	1,635	2,134 55	1,105	1,374 33	530	»	418	2	27	1	284	36	4	502	»
Mouscron	4	3 75	6	6 20	»	2	1	»	»	»	»	»	»	1	»
Tournay	78	106 90	46	80 65	32	»	11	»	1	»	9	»	»	29	»
Roubaix	8	5 00	18	17,25	»	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	1,114	1,073 25	1,090	1,106 70	24	»	234	10	55	1	417	18	1	56	»
Tirlemont	705	692 30	426	494 65	279	»	271	1	39	»	144	7	»	21	»
Landen	154	146 05	67	78 10	87	»	36	1	1	»	37	»	»	4	»
Waremme	344	342 60	108	181 95	236	»	50	»	4	»	45	9	»	11	»
Ans	1,072	1,520 90	515	818 90	557	»	372	»	35	1	264	21	»	84	»
Liége	1,675	2,737 85	1,205	2,297 20	470	»	681	3	57	2	400	25	1	123	»
St-Trond	910	907 30	320	355 50	590	»	285	4	54	2	217	14	»	35	»
Hal	223	259 80	167	138 25	56	»	76	1	8	»	25	4	»	4	»
Braine-le-Comte	209	294 05	112	165 85	97	»	125	3	2	»	6	»	»	2	»
Soignies	222	260 40	109	122 25	113	»	132	»	3	»	14	2	»	11	»
Mons	1,059	1,655 60	629	1,014 85	430	»	471	1	34	»	200	9	2	58	»
Quiévrain	63	80 85	68	172 65	»	5	14	»	»	»	2	»	»	1	»
Stations intermédiaires	593	801 35	400	395 95	193	»	246	1	20	»	83	8	3	99	2
Totaux	22,607	28,607 00	22,607	28,607 00	4,640	4,640	6,247	86	745	30	4,498	461	51	2,178	32

les points de réception de ces expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

BRUGES.	OSTENDE.	DEYNZE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.	LIÉGE.	ST-TROND	HAL.	BRAINE	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES	*Observations.*
211	279	12	259	»	8	»	208	121	18	36	188	409	63	91	54	42	199	6	166	Les quantités sont exprimées p[r] groups d'espèces
»	2	»	»	»	»	»	9	1	»	»	2	4	1	»	»	»	5	»	1	
5	32	»	24	»	2	»	51	19	7	»	9	37	48	1	»	1	4	»	9	
»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	
61	136	»	99	»	2	»	79	26	20	»	50	143	27	2	2	4	90	6	23	
10	85	4	12	1	»	»	14	6	»	»	13	23	8	6	4	1	14	»	11	
7	19	»	9	»	1	»	6	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	2	
141	178	24	423	3	9	»	61	18	1	1	41	123	10	2	5	3	28	»	21	
3	»	2	4	»	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	
»	152	3	59	»	»	»	40	4	»	»	13	25	»	1	»	1	19	»	6	
50	»	»	25	»	»	»	20	78	4	»	5	23	»	»	»	»	5	»	7	
3	12	»	11	»	3	»	4	»	»	»	3	5	»	»	»	»	»	»	4	
83	47	18	»	»	8	17	18	6	»	»	39	97	2	2	3	2	6	»	13	
»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	16	»	9	2	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
11	85	1	9	»	»	»	»	20	5	26	30	37	69	3	1	»	9	»	16	
1	12	»	8	»	2	»	46	»	3	10	32	68	9	»	»	»	22	1	8	
2	1	»	»	»	»	»	29	4	»	8	8	18	4	»	»	»	1	»	»	
4	»	»	»	»	»	»	58	29	1	»	21	91	12	»	»	1	4	»	4	
20	10	1	27	»	»	»	100	22	3	10	»	1	17	1	3	1	77	»	2	
45	17	3	57	»	8	»	106	19	3	14	»	»	33	2	3	»	32	31	10	
11	3	»	19	»	1	»	167	40	2	3	13	37	»	»	»	»	1	»	2	
4	1	»	»	»	1	»	16	3	»	»	1	10	3	»	9	9	27	1	20	
1	»	»	3	»	»	»	9	»	»	»	»	3	2	2	»	»	43	3	5	
»	»	»	10	»	»	»	2	1	»	»	2	6	3	4	1	»	20	5	6	
6	14	5	8	»	»	»	33	7	»	»	42	30	4	39	20	33	»	10	33	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	2	»	1	4	23	»	13	
15	19	1	21	»	»	»	13	2	»	»	3	9	2	11	6	7	»	5	17	
694	1,120	74	1,105	6	46	18	1,090	426	67	108	515	1,205	320	167	112	109	629	68	400	

N° XV 9.

Voitures, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant le nombre des voitures expédiées de chacune des stations

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX. AU DÉPART. NOMBRE de VOITURES.	RECETTES.	A L'ARRIVÉE. NOMBRE de VOITURES.	RECETTES.	COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE. En plus. AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.
					Voitures	Voitures									
Bruxelles	1,027	52,997	881	46,641	146	»	»	»	8	1	156	»	»	47	»
Vilvorde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines	55	2,785	54	2,677	1	»	6	»	»	»	3	»	»	2	»
Duffel	»	»	1	18	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers	159	17,447	276	11,712	83	»	164	»	3	»	»	2	»	17	»
Termonde	2	94	6	198	»	4	1	»	»	»	»	»	»	»	»
Wetteren	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand	155	6,352	168	7,391	»	13	31	»	1	»	17	1	»	»	»
Aeltre	1	39	1	39	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruges	76	3,940	61	2,566	15	»	23	»	1	»	6	»	»	23	»
Ostende	266	22,797	279	22,740	»	13	62	»	10	»	9	»	»	30	»
Deynze	4	162	2	96	2	»	»	»	»	»	3	1	»	»	»
Courtray	128	8,561	164	9,503	»	36	54	»	1	»	9	1	»	17	1
Mouscron	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	»	»	2	114	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Roubaix	3	36	1	12	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	27	1,228	28	1,185	»	1	5	»	1	»	2	»	»	1	»
Tirlemont	16	767	18	839	»	2	5	»	1	»	»	»	»	»	»
Landen	»	»	2	71	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Waremme	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ans	70	4,862	68	4,596	2	»	30	»	5	»	4	»	»	3	»
Liége	585	46,820	630	52,045	»	45	334	»	23	»	66	1	»	25	»
St-Trond	15	649	20	852	»	5	11	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	2	66	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	1	30	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Soignies	14	412	25	664	»	11	9	»	»	»	1	»	»	»	»
Mons	110	3,926	138	5,230	»	28	93	»	»	»	»	»	»	2	»
Quiévrain	58	2,862	145	7,486	»	87	50	»	»	»	»	»	»	»	»
Stations intermédiaires.	4	115	8	272	»	4	3	»	»	»	»	»	»	1	»
TOTAUX	2,978	176,947	2,978	176,947	254	254	881	»	54	1	276	6	»	168	1

ainsi que les points de destination de ces voitures, pendant l'année **1842.**

POINTS D'ARRIVÉE.

BRUGES.	OSTENDE.	DEYNZE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.	LIÉGE.	ST-TROND.	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES	*Observations.*
7	95	»	56	»	1	»	3	6	1	»	42	311	13	»	»	18	118	126	8	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
4	17	»	9	»	»	»	1	1	»	»	»	12	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1	9	2	21	»	»	»	3	1	1	»	4	128	»	»	»	»	»	3	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
8	42	»	35	»	1	»	»	»	»	»	2	15	1	»	»	»	1	»	»	
»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	9	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	11	»	»	»	»	»	»	»	
25	»	»	5	»	»	»	2	1	»	»	18	104	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	9	»	»	»	»	1	1	5	»	»	2	26	1	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	2	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	14	1	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	6	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	21	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	1	»	»	
6	75	»	19	»	»	»	16	4	»	»	»	»	4	»	»	»	7	5	»	
»	»	»	1	»	»	»	2	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	8	6	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	6	1	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
61	279	2	164	»	2	1	28	18	2	»	68	630	20	»	»	25	138	145	8	

N° XV[10].

Chevaux, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant les expéditions de chevaux qui ont eu lieu de chacune des

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX. AU DÉPART. NOMBRE de CHEVAUX	RECETTES.	TOTAUX GÉNÉRAUX. A L'ARRIVÉE. NOMBRE de CHEVAUX	RECETTES.	COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE. En plus. AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.
					Chevaux	Chevaux									
Bruxelles	224	5,100 40	168	3,961 25	56	»	»	»	»	»	13	»	»	11	»
Vilvorde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines	14	257 50	5	107 50	9	»	»	»	»	»	»	»	»	10	»
Duffel	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers	345	6,330 15	23	527 00	322	»	36	»	2	»	»	»	»	2	»
Termonde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Wetteren	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand	37	589 00	49	1,100 60	»	12	7	»	1	»	1	»	»	»	»
Aeltre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruges	26	597 50	18	523 00	8	»	14	»	1	»	5	»	»	1	»
Ostende	36	1,381 00	23	782 00	13	»	19	»	»	»	»	»	»	4	»
Deynze	»	»	3	64 00	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Courtray	13	375 00	253	4,658 50	»	240	7	»	»	»	1	»	»	1	»
Mouscron	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Roubaix	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	10	168 00	2	46 00	8	»	10	»	»	»	»	»	»	7	»
Tirlemont	6	197 00	6	197 50	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
Landen	»	»	1	30 00	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Waremme	1	32 00	1	15 00	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
Ans	38	1,039 00	16	604 50	22	»	5	»	»	»	1	»	»	»	»
Liége	75	2,621 25	98	3,259 40	»	23	53	»	1	»	2	»	»	13	»
St-Trond	4	75 00	10	189 00	»	6	4	»	»	»	»	»	»	»	»
Hal	1	10 00	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Soignies	4	49 50	5	65 50	»	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons	10	221 00	83	1,150 20	»	73	10	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain	9	161 00	86	1,876 35	»	77	7	»	»	»	»	»	»	»	»
Stations intermédiaires.	1	26 00	4	73 00	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	854	19,230 30	854	19,230 30	439	439	168	»	5	»	23	»	»	49	»

stations, ainsi que les points d'arrivée de ces expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

BRUGES.	OSTENDE.	DEYNZE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	AMS.	LIÉGE.	ST-TROND.	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMEDIAIRES	Observations.
14	11	3	15	»	»	»	1	»	»	»	10	64	6	»	»	3	65	7	1	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1	»	»	183	»	»	»	»	»	1	»	3	17	1	»	»	»	18	79	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
2	1	»	23	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	11	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	6	»	25	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	4	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	
»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
18	23	3	253	»	»	»	2	6	1	1	16	98	10	»	»	5	83	86	4	

N° XVII.

Gros bétail, par station de départ et d'arrivee.

Tableau indiquant les expéditions de gros bétail qui ont eu lieu de chacune des

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX. AU DÉPART. NOMBRE de TÊTES.	AU DÉPART. RECETTES.	A L'ARRIVÉE. NOMBRE de TÊTES.	A L'ARRIVÉE. RECETTES.	COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE. En plus. AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.
					Têtes.	Têtes.									
Bruxelles	227	1,036 10	1,570	6,496 85	»	1,343	»	»	16	»	14	1	12	3	»
Vilvorde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines	1,782	8,975 95	152	669 90	1,630	»	520	»	»	»	25	244	44	37	»
Duffel	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers	275	1,375 90	111	585 60	164	»	169	»	21	»	»	»	»	»	»
Termonde	113	586 50	301	1,123 60	»	188	37	»	1	»	15	»	2	5	»
Wetteren	74	345 70	58	222 90	16	»	10	»	7	»	»	»	»	»	»
Gand	154	696 50	45	244 40	109	»	10	»	»	»	»	»		»	»
Aeltre	3	15 00	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruges	157	780 30	38	194 70	119	»	19	»	18	»	»	36	»	»	»
Ostende	11	220 00	83	229 50	»	72	6	»	»	»	»	»	»	»	»
Deynze	»	»	88	495 60	»	88	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Courtray	13	113 00	964	6,594 90		951	13	»	»	»	»	»	»	»	»
Mouscron	»	»	51	416 85	»	51	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	»	»	24	207 90	»	24	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Roubaix	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	48	301 60	16	60 20	32	»	19	»	3	»	»	6	»	»	»
Tirlemont	508	2,488 10	6	66 70	502	»	126	»	72	»	24	14	»	»	»
Landen	21	124 40	1	4 50	20	»	13	»	»	»	»	»	»	»	»
Waremme	2	10 50	1	4 50	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ans	10	50 40	155	921 20	»	145	»	»	10	»	»	»	»	»	»
Liége	10	148 20	144	803 30	»	134	»	»	»	»	8	»	»	»	»
St-Trond	538	3,179 60	5	57 00	533	»	471	»	4	»	25	»	»	»	»
Hal	150	361 25	3	7 00	147	»	150	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	2	15 00	9	53 00	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Soignies	1	9 00	28	174 50	»	27	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons	»	»	27	183 20	»	27	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Stations intermédiaires	8	37 00	227	1,052 20	»	219	6	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	4,107	20,870 00	4,107	20,870 00	3,276	3,276	1,570	»	152	»	111	301	58	45	»

stations, ainsi que les points d'arrivée de ces expéditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

BRUGES.	OSTENDE.	DEYNZE.	COURTRAY.	MOUSCRON.	TOURNAY.	ROUBAIX.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.	LIÉGE.	ST-TROND.	HAL.	BRAINE.	SOIGNIES.	MONS.	QUIÉVRAIN.	STATIONS INTERMÉDIAIRES	*Observations.*
»	»	»	3	»	»	»	1	»	»	»	5	»	4	3	9	25	18	»	113	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
8	»	31	770	51	11	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	3	»	»	37	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
4	»	33	39	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	3	
»	»	24	29	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	
23	5	»	73	»	13	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30	
3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	78	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	6	»	»	»	»	»	»	6	
»	»	»	»	»	»	»	3	»	1	»	107	137	»	»	»	»	»	»	24	
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	5	»	1	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	12	3	»	»	23	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	
38	83	88	964	51	24	»	16	6	1	1	155	144	5	3	9	28	27	»	227	

N° XV[12].

Petit bétail, par station de départ et d'arrivée.

Tableau indiquant les expéditions de petit bétail qui ont eu lieu de chacune des

POINTS DE DÉPART.	TOTAUX GÉNÉRAUX. AU DÉPART. NOMBRE de TÊTES.	RECETTES.	A L'ARRIVÉE. NOMBRE de TÊTES.	RECETTES.	COMPARAISON DU DÉPART et DE L'ARRIVÉE. En plus. AU DÉPART.	A L'ARRIVÉE.	BRUXELLES.	VILVORDE.	MALINES.	DUFFEL.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AUTRE.
					Têtes.	Têtes.									
Bruxelles	90	209 50	876	453 15	»	786	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Vilvorde	»	»	2	13 50	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines	58	128 90	4,768	1,323 40	»	4,710	»	»	»	»	30	»	»	»	»
Duffel	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers	185	273 00	4,488	1,176 20	»	4,303	15	2	81	»	»	»	»	»	»
Termonde	329	636 25	5,600	2,769 10	»	5,271	11	»	23	»	38	»	»	13	»
Wetteren	865	1,322 60	621	231 80	244	»	»	»	475	»	»	»	»	»	»
Gand	680	1,209 45	304	227 00	376	»	»	»	3	»	»	»	»	»	4
Aeltre	544	688 75	4	3 00	540	»	»	»	»	»	»	47	»	260	»
Bruges	6,194	2,871 70	137	204 25	6,057	»	»	»	319	»	»	4,914	572	»	»
Ostende	»	»	141	136 50	»	141	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Deynze	321	343 55	50	106 05	271	»	»	»	»	»	»	»	49	»	»
Courtray	73	113 50	1,364	2,348 90	»	1,291	20	»	»	»	»	»	»	»	»
Mouscron	»	»	4	6 00	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tournay	»	»	111	280 30	»	111	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Roubaix	»	»	16	24 00	»	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louvain	360	237 05	122	159 15	438	»	320	»	85	»	»	86	»	»	»
Tirlemont	11,457	4,061 05	116	57 00	11,341	»	323	»	3,782	»	2,825	511	»	»	»
Landen	42	62 75	127	12 75	»	85	»	»	»	»	1	»	»	»	»
Waremme	140	24 00	3	3 75	137	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ans	10	60 00	480	1,070 75	»	470	»	»	»	»	10	»	»	»	»
Liége	80	60 00	5	31 50	75	»	»	»	»	»	80	»	»	»	»
St-Trond	1,733	531 70	4	3 25	1,729	»	87	»	»	»	1,502	42	«	»	»
Hal	20	41 10	294	109 50	»	274	2	»	»	»	»	»	»	»	»
Braine-le-Comte	12	27 00	1	1 50	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Soignies	10	18 00	283	138 30	»	273	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons	17	14 00	2,929	2,121 30	»	2,912	17	»	»	»	»	»	»	»	»
Quiévrain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Stations intermédiaires	370	544 55	940	465 50	»	570	81	»	»	»	2	»	»	31	»
Totaux	23,790	13,478 40	23,790	13,478 40	21,219	21,219	876	2	4,768	.	4,488	5,600	621	304	4

stations ainsi que les points d'arrivée de ces expeditions, pendant l'année 1842.

POINTS D'ARRIVÉE.

STATIONS INTERMÉDIAIRES.	QUIÉVRAIN.	MONS.	SOIGNIES.	BRAINE.	HAL.	ST-TROND.	LIÉGE.	ANS.	WAREMME.	LANDEN.	TIRLEMONT.	LOUVAIN.	ROUBAIX.	TOURNAY.	MOUSCRON.	COURTRAY.	DEYNZE.	OSTENDE.	BRUGES.	Observations.
»	»	64	1	1	»	»	»	17	»	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	21	5	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	35	»	»	»	37	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	205	»	»	»	»	»	»	»	39	»	»	»	
44	119	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	»	213	»	»	»	
4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	38	»	599	5	»	27	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	127	»	»	110	
248	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	141	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
36	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16	»	220	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16	33	4	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	2	59	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	
584	2,706	»	282	»	292	»	»	98	2	7	»	»	»	»	»	»	45	»	»	
21	»	»	»	»	»	1	»	18	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	1	»	19	»	120	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	7	1	»	84	10	»	»	»	»	»	»	»	
»	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
3	»	»	»	»	2	»	»	1	»	»	1	74	»	10	»	165	»	»	»	
940	2,929	»	283	1	294	4	5	480	3	127	116	122	16	111	4	1,364	50	141	137	

N° XVI.

Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1841. (Chap. III du budget.)

ARTICLE PREMIER.

Entretien du rail-way.

Traitements des fonctionnaires et employés	fr.	122,056 61
Indemnités pour travail extraordinaire et secours.		3,444 45
Travaux et main-d'œuvre d'entretien des routes, stations, etc. . .		555,714 99
Fournitures de bureau et frais d'impression		8,155 30
Travaux d'entretien des bâtiments et dépendances		23,797 75
Fournitures de billes		35,882 36
Id. d'uniformes des gardes-routes		1,218 10
Id. de fers		7,045 00
Id. de matériaux divers		1,218 35
Id. et réparations d'outils		1,675 62
Dépenses diverses et extraordinaires.		1,372 62
	Fr.	761,581 15

ART. 2.

Dépenses de locomotion.

Traitements des fonctionnaires et employés	fr.	151,301 73
Salaires des chefs d'ateliers, machinistes, ouvriers des ateliers, etc. .		565,032 11
Id. id. ouvriers, etc., de l'arsenal et du magasin central de Malines.		162,151 82
Salaires des ouvriers des fours à coak		65,255 90
Indemnités pour travail extraordinaire et secours.		10,778 50
Fournitures de houille		820,489 91
Id. de bois d'allumage		23,474 21
Id. de lanternes, verres à quinquets		11,826 00
Graissage, suif, etc.		98,633 50
Éclairage, huile, chandelles, mèches, etc.		66,298 24
Nettoyage, éponges, savon, peaux, etc.		34,781 14
Fournitures de déchets de coton, chanvre, cordes, etc.		46,456 64
Id. de rottings pour paniers		16,862 36
Id. de fers, aciers, métaux, etc.		130,967 48
Peinture, ingrédients divers et couleurs		15,660 48
Garniture de voitures		28,101 20
Fournitures diverses, outils, ustensiles, etc.		250,443 54
Confection et façon d'uniformes.		750 10
Fournitures de bureau.		12,645 01
Frais de loyer		2,700 00
Dépenses extraordinaires et impressions		36,454 84
	Fr.	2,551,064 71

ART. 3.

Dépenses de perception.

Personnel, administration centrale	Direction . fr.	69,791 93		
	Inspection . .	23,060 00		
	Contrôle. . .	16,076 31		
			fr.	108,928 24
Perception, police et convois.	Receveurs et commis	147,550 00		
	Gardes-convois	132,045 50		
	Commissaires de police et adjoints	23,305 00		
	Gens de service	36,870 67		
	Facteurs	31,165 00		
				370,936 17
Indemnités et secours				14,975 50
Salaires et main-d'œuvre des employés temporaires .		71,491 98		
Id. id. aux bagages .		94,585 21		
Id. id. au service des marchandises.		135,541 01		
				301,618 20
Frais de camionage et de traction sur les embranchements . . .				320,418 04
Indemnités pour pertes et avaries				12,188 84
Fournitures de bureau et impressions				71,179 92
Mobilier des bureaux de recettes				2,529 95
Frais de loyer des bureaux.				4,829 42
Menues dépenses				6,131 31
Dépenses imprévues et extraordinaires				11,444 87
			Fr.	1,225,180 46

RÉCAPITULATION.

Chap. III. Art. 1er. Entretien du rail-way	fr.	761,581 15
Art. 2. Dépenses de locomotion		2,551,064 71
Art. 3. Dépenses de perception		1,225,180 46
Total . . .	fr.	4,537,826 32

N° XVII.

Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1842.

Service de l'entretien des routes et des stations.

1.	Traitements des fonctionnaires et des employés. . . . . fr.	94,038	63
2.	Id. variables.	22,830	00
3.	Indemnités de frais de déplacement et de séjour.	2,266	50
4.	Id. pour travail extraordinaire, récompenses, etc. . .	210	00
5.	Impressions et fournitures de bureau	10,549	27
6.	Fournitures de billes	121,511	04
7.	Id. de rails, chevilles et clavettes	18,344	06
8.	Travaux et main-d'œuvre d'entretien des routes, stations, fours à coak	642,254	27
9.	Fournitures et réparations d'outils et ustensiles	556	85
10.	Dépenses diverses et extraordinaires.	525	08
	Total . . . . . fr.	913,085	70

Service de locomotion et entretien du matériel.

1.	Traitements des fonctionnaires et des employés	89,768	33
2.	Id. variables	14,892	50
3.	Indemnités pour frais de déplacement et de bureau	7,800	00
4.	Salaires des chefs d'atelier, machinistes, chauffeurs, ouvriers des ateliers, des stations, etc.	695,125	16
5.	Salaires des ouvriers des ateliers et ouvriers de l'arsenal de Malines.	175,617	65
6.	Salaires des ouvriers des fours à coak	60,535	62
7.	Indemnités pour travail extraordinaire, récompenses, etc. . .	11,636	56
8.	Impressions et fournitures de bureau	16,782	94
9.	Houille et coak	730,377	78
10.	Bois de chauffage	8,788	04
11.	Graissage, huile de Gallipoli, de palmier, suif, etc.	98,003	36
12.	Nettoyage, étoupes, savon, déchets, éponges, brosses, balais, etc.	23,920	13
13.	Eclairage, huile épurée, chandelles, mèches, falots, etc. . .	57,425	25
14.	Cordes, ficelles, filasses, chanvres, toiles, etc.	11,969	60
15.	Pièces de rechange pour locomotives	53,588	13
16.	Id. pour voitures.	3,306	43
17.	Tubes en laiton	44,145	18
18.	Essieux pour locomotives	3,290	00
19.	Bandages de roues pour locomotives.	19,586	08
20.	Rottings et cerceaux.	10,055	01
21.	Métaux, cuivre, plomb, étain, fers, soudure, etc.	108,413	14
22.	Bois divers	13,029	40
23.	Garniture des voitures, passementerie, draps, cuirs, glaces, etc.	18,812	78
	A reporter . . . . . fr.	2,276,869	07

	Report . . . . . fr.	2,276,869 07
24.	Peinture, huile de lin, couleurs, térébenthine, vernis, goudron, pinceaux	30,846 48
25.	Achat, réparations d'outils et d'ustensiles	28,414 13
26.	Lanternes, quinquets, réverbères, lampes et objets de ferblanterie	5,145 00
27.	Vis à bois, clous, fil de fer et de cuivre, papier sablé, émeril, etc.	6,212 69
28.	Objets divers, dépenses extraordinaires et imprévues. . . .	4,220 74
	Total . . . . fr.	2,351,708 11

Service des transports.

1.	Direction, inspection et contrôle. Traitements des fonctionnaires et des employés . . . fr.	178,231 13
2.	Id. Indemnités, frais de déplacement et traitements variables.	17,576 77
3.	Salaires d'ouvriers	4,334 50
4.	Stations. Traitements des chefs de stations, surveillants, employés, officiers de police, gens de service, etc.. .	121,046 60
5.	Id. Traitements supplémentaires et indemnités variables .	9,490 00
6.	Id. Salaires des ouvriers chargés du nettoyage des stations, etc.	38,731 79
7.	Convois. Traitements des gardes-convois	149,024 95
8.	Recettes. Voyageurs, traitements des employés et gens de service	53,074 97
9.	Id. Bagages, traitements des employés et gens de service.	29,829 96
10.	Id. Petites marchandises, traitements des employés et facteurs	88,649 96
11.	Id. Grosses marchandises, traitements des employés et facteurs	64,420 01
12.	Impressions et fournitures de bureau.	92,545 91
13.	Salaires des ouvriers aux bagages.	75,043 85
14.	Id. aux petites marchandises	35,317 83
15.	Id. aux grosses id.	155,167 16
16.	Indemnités pour travail extraordinaire, récompenses, secours, etc.	14,905 00
17.	Camionage et frais de traction sur les embranchements . . .	203,747 20
18.	Indemnités pour pertes et avaries.	7,668 42
19.	Loyer de bureaux	9,258 96
20.	Mobilier, réparations, entretien	1,735 57
21.	Dépenses diverses	63,905 56
22.	Menues dépenses de la direction	21,827 17
	Total . . . . fr.	1,435,533 27

RÉCAPITULATION.

Service de l'entretien des routes et des stations . . . . . fr.	913,085 70
Service de locomotion et entretien du matériel	2,351,708 11
Service des transports.	1,435,533 27
Total général. . . . . fr.	4,700,327 08

N° XVIII.

État des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs, pour le service du camionage dans les diverses stations, depuis le mois d'août 1840 *jusqu'au* 1er *janvier* 1843.

MOIS.	STATIONS											
	Bruxelles (Nord)	Vilvorde.	Malines.	Anvers.	Termonde.	Gand.	Bruges.	Ostende.	Courtray.	Tournay.	Louvain.	Verviers.
TARIFS DU 19 JUILLET 1840.												
1840. Août	483 00	»	201 50	465 00	155 00	217 00	217 00	»	201 50	»	186 00	»
1840. Septembre	532 00	»	195 00	450 00	150 00	210 00	210 00	»	195 00	»	180 00	»
1840. Octobre	903 00	»	201 50	487 50	155 00	315 00	217 00	»	210 50	»	238 00	»
1840. Novembre	1,050 00	»	195 00	686 25	150 00	227 75	210 00	»	195 00	»	336 00	»
1840. Décembre	1,162 00	»	201 50	716 25	155 00	434 00	217 00	»	201 50	»	342 00	»
1841. Janvier	1,246 00	»	201 50	727 50	155 00	434 00	217 00	»	201 50	»	336 00	»
1841. Février	1,176 00	»	182 00	678 75	140 00	336 00	196 00	»	182 00	»	306 00	»
1841. Mars	1,316 00	»	201 50	742 50	155 00	372 00	217 00	»	201 50	»	336 00	»
1841. Avril	1,302 00	»	195 00	705 00	150 00	360 00	210 00	»	195 00	»	342 00	»
1841. Mai	1,421 00	»	201 50	727 50	155 00	372 00	217 00	»	201 50	»	360 00	»
TARIFS DU 10 AVRIL 1841.												
1841. Juin	2,777 53	159 94	508 68	1,870 14	184 48	1,220 86	230 17	249 25	1,116 71	»	1,078 43	115 11
1841. Juillet	3,058 39	209 55	627 98	1,776 24	219 45	1,256 50	335 86	292 80	1,018 37	»	1,593 21	117 26
1841. Août	3,559 45	188 72	795 24	2,548 70	299 11	1,656 85	415 33	331 43	1,450 18	»	2,134 26	148 15
1841. Septembre	3,359 97	139 42	686 29	2,430 46	242 13	1,498 71	398 02	394 60	1,601 03	»	2,077 37	162 82
1841. Octobre	3,518 38	224 89	826 83	2,312 02	255 96	1,632 55	405 17	288 43	1,834 00	»	2,741 68	241 61
1841. Novembre	3,595 46	123 33	724 04	2,231 98	273 14	1,808 87	331 75	368 29	1,723 00	»	2,656 91	846 52
1841. Decembre	3,341 97	116 96	818 24	2,554 27	212 78	2,233 46	330 62	412 70	2,331 64	»	2,769 72	254 95
1842. Janvier	4,277 51	167 30	850 74	3,671 82	376 66	2,755 39	515 61	552 65	2,069 05	»	2,217 30	163 64
1842. Février	3,680 03	265 15	762 63	2,734 24	204 29	1,740 60	334 48	441 55	1,810 34	»	1,914 95	185 68
1842. Mars	3,619 52	180 01	874 30	2,720 52	230 79	2,089 94	415 44	463 08	2,119 33	»	1,997 96	164 39
TARIFS DU 22 MARS 1842.												
1842. Avril	1,281 05	38 05	363 02	833 42	154 49	781 61	215 43	123 80	434 21	»	423 05	» 90
1842. Mai	1,274 06	64 11	327 15	837 92	107 60	882 31	307 97	136 07	406 24	»	356 30	3 91
1842. Juin	1,223 65	43 70	339 45	787 77	109 79	623 43	229 20	150 88	458 82	»	343 35	1 40
1842. Juillet	1,284 92	59 63	383 98	784 96	142 52	637 59	276 40	246 48	397 44	»	397 54	1 61
1842. Août	1,236 25	45 81	424 78	800 28	186 50	784 42	271 71	336 98	456 36	»	498 54	3 33
1842. Septembre	1,436 15	62 90	368 19	848 72	166 94	776 81	292 11	271 64	500 44	»	416 26	4 16
1842. Octobre	1,611 38	70 34	472 97	944 48	245 04	951 54	320 59	281 14	521 16	39 82	452 58	6 05
1842. Novembre	2,161 35	51 61	404 54	1,042 56	194 44	1,079 49	319 25	291 64	436 82	183 72	431 45	3 28
1842. Décembre	2,452 37	66 48	437 82	1,204 57	174 51	1,190 04	319 09	285 64	400 01	236 56	437 79	4 15

DE

Tirlemont.	Waremme.	Ans (Liége).	Landen.	St-Trond.	Bruxelles. (Midi).	Hal.	Tubise.	Soignies.	Jurisse.	Mons.	St-Ghislain	TOTAUX.
(Camionage des marchandises de diligences.)												
186 00	»	904 00	»	162 75	217 00	186 00	»	»	»	»	»	3,781 75
180 00	»	792 00	»	157 50	210 00	180 00	»	»	»	»	»	3,641 50
186 00	»	1,040 00	»	162 75	238 00	189 00	»	»		»	»	4,551 25
180 00	»	1,192 00	»	157 50	210 00	180 00	»	»	»	»	»	4,969 50
186 00	»	1,184 00	»	162 75	217 00	186 00	»	»	»	»	»	5,365 00
186 00	»	1,136 00	»	162 75	217 00	186 00	»	»	»	»	»	5,406 25
168 00	»	992 00	»	147 00	196 00	168 00	»	»	»	»	»	4,867 75
186 00	»	1,288 00	»	162 75	217 00	186 00	»	»	»	»	»	5,581 25
180 00	»	1,256 00	»	157 50	210 00	180 00	»	»	»	»	»	5,442 50
186 00	»	1,528 00	»	162 75	217 00	186 00	»	»	»	»	»	5,935 25
(Camionage de toutes marchandises.)												
1,804 00	1,281 79	20,579 73 ½	»	673 97	146 26	107 73	»	»	»	»	»	34,104 78 ½
2,138 63	1,455 70	20,937 98	49 62	862 88	297 82	131 95	»	»	»	»	»	36,380 19
3,693 52	674 84	19,032 83 ½	31 58	1,774 84	358 68	134 80	312 25	»	»	»	»	39,540 76 ½
2,572 63	727 23	23,037 25 ½	88 89	2,899 11	366 93	136 10	209 25	»	»	»	»	43,028 21 ½
2,216 22	736 14	24,694 68 ½	97 26	2,871 07	300 85	161 90	209 25	»	»	»	»	45,601 89 ½
2,818 59	759 87	23,167 70	215 44	2,486 38	601 71	194 90	»	»	»	»	»	44,927 88
3,621 02	542 13	24,858 48 ½	51 98	2,198 79	625 73	237 50	»	»	»	»	»	47,512 94 ½
2,258 63	593 72	15,471 04	108 22	1,513 88	1,109 01	150 90	»	206 64	»	111 60	»	39,141 31
2,003 78	410 17	18,925 81 ½	30 00	1,773 63	809 50	162 10	»	»	206 40	139 24	»	38,584 57 ½
1,622 22	1,027 66	22,734 15 ½	123 54	1,974 01	815 55	193 60	»	»	260 28	211 20	»	43,837 51 ½
(Camionage facultatif.)												
277 07	122 21	3,238 33 ½	»	203 83	183 89	94 60	»	»	»	104 52	»	8,873 48
319 94	62 52	1,455 44	»	180 68	519 14	104 80	»	»	»	165 72	»	7,511 91
332 68	70 63	1,135 54	» 87	227 42	293 96	96 20	»	»	»	130 68	»	6,599 42
328 88	59 84	1,184 76	»	205 56	301 15	89 00	»	»	»	167 04	»	6,949 30
341 64	67 83	1,090 18	»	233 48	303 88	88 60	»	»	»	181 80	»	7,352 37
358 97	74 85	1,113 52	»	284 32	398 56	92 20	»	»	»	193 80	»	7,660 54
402 34	92 37	1,255 41	»	278 84	441 18	90 60	»	»	»	199 34	26 96	8,704 13
354 80	70 32	1,159 44	»	258 44	562 46	85 30	»	»	»	203 40	22 74	9,317 05
329 55	76 10	997 30	»	247 14	616 98	84 30	»	»	»	198 24	21 60	9,780 24

N° XIX.

État de la fabrication du coak, pendant l'année 1842.

DÉSIGNATION DES FOURS.	MONTANT DES SALAIRES			NOMBRE D'HECTOLITRES DE CHARBON employé à la fabrication du coak	PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE CHARBON.	VALEUR DU CHARBON employé à la fabrication du coak.	PRODUITS
	D'EMPLOYÉS.	D'OUVRIERS.	TOTAL.				COAK (*a*)
	Fr. c*.	Fr. c*.	Fr. c*.	Hectolitres.	Fr.	Fr. c*.	Hectolitres.
Monplaisir.	500 00	2,370 23	2,870 23	10,675	1,436	15,329 30	17,463
Malines.	3,992 50	17,884 60	21,877 10	145,930	1,492	217,727 56	232,451 3/4
Anvers	»	2,876 40	2,876 40	29,131	1,700	49,522 70	44,145
Gand	2,475 00	13,962 10	16,437 10	118,715	1,614	191,606 01	203,981 1/4
Ostende.	.	5,256 84	5,256 84	36,025	1,614	58,144 35	58,398 1/4
Ans.	1,200 00	13,199 97	14,399 97	105,580	1,129	119,199 82	184,527
Hal.	700 00	4,985 50	5,685 50	49,969 1/2	1,415	70,706 83	82,934
	(*b*) 4,875 00	»	4,875 00	»	»	»	»
Totaux. . .	13,742 50	60,535 64	74,278 14	496,025 1/2	1,456	722,236 57	823,900 1/4

OBTENUS.	PRODUITS MOYENS PAR HECTOLITRE.		PRIX DE REVIENT D'UN HECTOLITRE DE COAK (c).			PRIX DE REVIENT DE 1,000 KILOG. DE COAK.	*Observations.*
PETIT COAK.	COAK.	PETIT COAK.	CHARBON.	MAIN-D'OEUVRE et SURVEILLANCE.	TOTAL.		
Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr. c.	
769	1,636	0,072	0,878	0,164	1,042	29 78	(a) Le poids d'un hectolitre de coak est de 35 kilog. L'hectolitre de charbon pèse moyennement 87 kilogrammes.
7,112 1/4	1,593	0,049	0,937	0,094	1,031	29 45	(b) Traitement du sous-ingénieur, chargé spécialement du service du coak, d'un conducteur mécanicien et d'un commis qui lui sont adjoints pour ce service.
2,261	1,515	0,077	1,122	0,065	1,187	33 91	
9,920	1,718	0,083	0,938	0,081	1,019	29 14	(c) Pour établir le prix de revient du coak, l'on n'a point tenu compte de la valeur du petit coak, laquelle est d'environ fr. 0,50 par hectolitre.
2,478	1,621	0,068	0,995	0,090	1,085	31 02	
6,668 1/2	1,747	0,063	0,646	0,078	0,724	20 99	
2,910	1,659	0,058	0,852	0,068	0,920	2635	
»	»	»	»	»	»	»	
32,118 3/4	1,661	0,065	0,876	0,090	0,966	27 60	

N° XX.

Tableau statistique de la consommation du coak pendant les années 1840, 1841 *et* 1842.

N° XX².

CONSOMMATION DU COAK EN 1841.

MOIS DE	NOMBRE TOTAL DE LIEUES PARCOURUES.	CONSOMMATn TOTALE DE COAK.	REPARTITION DU COAK CONSOMMÉ		CONSOMMATn TOTALE PAR LIEUE PARCOURUE.	COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE PARCOURUE	
			pour le parcours et la stationnement.	pour l'allumage et la réserve.		pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve
		Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
Janvier	24,083	2,528,120	2,118,655	409,465	104.97	87.97	17.00
Février	22,104	2,451,120	2,043,615	407,505	110.88	92.46	18.42
Mars.	23,236	2,368,765	1,984,010	384,755	101.96	85.38	16.58
Avril	22,301	2,154,670	1,836,135	318,535	96.64	82.33	14.31
Mai.	22,933	2,149,280	1,827,175	322,105	93.73	79.67	14.06
Juin	23,334	2,083,620	1,763,160	320,460	89.29	75.56	13.73
Juillet	26,112	2,418,570	2,085,370	333,200	92.61	79.86	12.75
Août.	27,584	2,676,590	2,329,320	347,270	97.02	84.44	12.58
Septembre.	29,472	2,839,900	2,478,945	360,955	96.36	84.11	12.25
Octobre	26,500	2,764,020	2,382,275	381,745	104.30	89.90	14.40
Novembre.	24,612	2,581,460	2,173,605	407,855	104.90	88.31	16.59
Décembre	26,122	2,753,905	2,278,675	475,230	105.42	87.23	18.19
	298,393	29,770,020	25,300,940	4,469,080	99.77	84.79	14.98

N° XX³.

CONSOMMATION DU COAK

PENDANT LES CINQ PREMIERS MOIS DE 1842.

MOIS DE	NOMBRE TOTAL DE LIEUES PARCOURUES.	CONSOMMATⁿ TOTALE DE COAK.	RÉPARTITION DU COAK CONSOMMÉ		CONSOMMATⁿ TOTALE PAR LIEUE PARCOURUE.	COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE PARCOURUE	
			pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve		pour le parcours et le stationnement.	pour l'allumage et la réserve.
		Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
Janvier.	28,920	3,258,080	2,719,185	538,895	112.67	94.03	18.64
Février.	25,532	2,777,565	2,299,570	477,995	108.78	90.07	18.71
Mars.	27,056	2,966,390	2,482,410	483,980	109.62	91.92	17.70
Avril.	23,516	2,507,645	2,074,940	432,705	106.65	88.24	18.41
Mai.	24,562	2,181,165	1,750,840	430,325	88.80	71.28	17.52
	129,586	13,690,845	11,326,945	2,363,900	105.65	87.41	18.24

N° XX⁴.

Tableau présentant la consommation du coak pendant les 7 derniers mois de **1842**, *et les résultats obtenus par la mise en vigueur du règlement sur la comptabilité du coak.*

EXERCICE 1842. — MOIS DE	NOMBRE TOTAL DE LIEUES de 5 kilom. parcourues	NOMBRE D'HEURES de STATIONNEMENT.	NOMBRE de LOCOMOTIVES allumées.	CONSOMMATION TOTALE de COAK.	RÉPARTITION DU COAK CONSOMMÉ. POUR le parcours.	POUR le stationnement à raison de 3/4 hectol 26 1/4 kil. par lieue.	POUR l'allumage des machines.	POUR les machines de réserve.	CONSOMMATION TOTALE PAR LIEUE de 5 kilom parcourue	CONSOMMATION MOYENNE PAR LIEUE EN 1840.	EN 1841.	MOYENNE des ANNÉES 1840 et 1841
				Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil (a)	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
JUIN.....	23,758	7,065 1/2	1,145	1,779,610	1,073,131	185,469	383,600	137,410	74.91	90.97	89.29	90.13
JUILLET....	25,679	6,675 1/4	1,243	1,920,625	1,355,467	175,223	334,670	55,265	74.79	87.71	92.61	90.16
AOUT.....	27,296	7,605 1/2	1,390	2,199,575	1,543,181	199,644	372,190	84,560	80.58	85.96	97.02	91.49
SEPTEMBRE.	27,314	7,456	1,435	2,235,135	1,576,855	195,720	388,710	73,850	81.83	88.17	96.36	92.26
OCTOBRE....	27,132	7,893	1,441	2,202,655	1,514,634	207,191	386,540	94,290	81.18	93.66	104.30	98.98
NOVEMBRE..	28,166	6,909	1,558	2,348,185	1,662,439	181,361	422,590	81,795	83.37	97.20	104.90	101.05
DÉCEMBRE..	28,887	6,788 1/2	1,598	2,392,145	1,668,752	178,198	439,320	105,875	82.81	106.75	105.42	106.08
	188,232	50,392 1/4	9,810	15,077,930	10,394,459	1,322,806	2,727,620	633,045	80.10	92.92	98.56	95.74

L'économie de $15^{k\,64}/_{100}$ de coak obtenue par lieue de 5 kilomètres, comparée à la

	ÉCONOMIE moyenne par LIEUE EN 1842.	QUANTITÉ TOTALE DE COAK ÉCONOMISÉ.	VALEUR du COAK ÉCONOMISÉ à raison de fr 27-60 p$^{00}/_{100}$ kil.	A DÉDUIRE les PRIMES PAYÉES aux MACHINISTES en exécution du règlement	RESTE ÉCONOMIE pour L'ADMINISTRATION	COAK CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE DE 5 KILOM. PARCOURUE EN 1842. POUR le parcours	POUR le stationnement	POUR l'allumage des machines	POUR les machines de réserve.	ENSEMBLE pour le stationnement, l'allumage et les machines de réserve	RAPPORT de la consommation pour le stationnement, l'allumage et la réserve avec la consommation pour le parcours	*Observations.*
	Kil.	Kil	Fr. c	Fr c.	Fr c.	Kil.	Kil	Kil	Kil.	Kil.		
	15.22	361,596.76	9,980 07	2,483 34	7,496 73	45.17	7.81	16.15	5.78	29.74	66 p. °/₀	(*a*) Le coak employé pour le parcours des machines de réserve a été compris dans la consommation de ces machines.
	15.37	394,686.23	10,893 34	1,464 90	9,428 44	52.79	6.82	13.03	2.15	22.00	41 p. °/₀	
	10.91	297,799.36	8,219 26	1,165 75	7,053 51	56.53	7.32	13.63	3.10	24.05	42 p. °/₀	Le nombre moyen de voitures de chaque convoi a été pendant l'année 1842 de 11$^{3}/_{10}$ (*voir* le tableau n° 21).
	10.43	284,885.02	7,862 82	1,082 49	6,780 33	57.73	7.17	14.23	2.70	24.10	41 p. °/₀	
	17.80	482,949.60	13,329 41	1,148 25	12,181 16	55.82	7.64	14.25	3.47	25.36	45 p. °/₀	
	17.68	497,974.88	13,744 11	798 50	12,945 61	59.02	6.44	15.01	2.90	24.35	41 p. °/₀	
	23.27	672,200.49	18,552 73	726 95	17,825 78	57.77	6.17	15.21	3.66	25.04	43 p. °/₀	
	15.64	2,992,092.34	82,581 74	8,870 18	73,711 56	55.22	7.03	14.49	3.36	24.88	45 p. °/₀	

consommation moyenne des années 1840 et 1841, équivaut à une réduction de plus de 16 p. °/₀.

N° XXI.

Tableau de l'importance des convois, pendant l'année 1842.

STATIONS.	NOMBRE DE CONVOIS DE DÉPART OU DE PASSAGE.			NOMBRE TOTAL DE WAGGONS AU DÉPART DES CONVOIS.			NOMBRE moyen DE VOITURES.
	CONVOIS de VOYAGEURS.	CONVOIS de MARCHANDISES.	TOTAL	VOITURES DE VOYAGEURS et de BAGAGES.	WAGGONS de MARCHANDISES.	TOTAL	PAR CONVOI DE VOYAGEURS et de MARCHANDISES indistinctement
Bruxelles (Nord).	3,936	651	4,587	33,279	13,083	46,362	10.1
Id. (Midi).	1,248	(1) 158	1,406	10,421	6,112	16,533	11·8
Anvers	1,600	883	2,483	14,605	11,545	26,150	10·5
Louvain.	2,415	1,594	4,009	22,384	29,134	51,518	12.8
Tirlemont.	2,343	1,618	3,961	19,759	26,370	46,129	11.6
Ans.	1,095	809	1,904	9,008	15,691	24,699	13.0
Gand	3,699	(a) 230	3,929	28,723	15,940	44,663	11.4
Mons.	1,632	(b) 158	1,790	12,531	5,022	17,553	9.8
Courtray.	1,109	»	1,109	8,113	3,355	11,468	10.3
Ostende.	1,130	»	1,130	8,321	3,625	11,946	10.6
	20,207	6,101	26,308	167,144	129,877	297,021	11.3

(*a*) Les convois de marchandises ont été supprimés à partir du mois de juillet; après cette époque il n'y a plus eu jusqu'à la fin de l'année que des convois mixtes, lesquels sont comptés pour convois de voyageurs.

(*b*) Les convois de marchandises ont été suspendus pour les mois de juin et juillet. Depuis cette époque ils n'ont jamais eu lieu régulièrement, puisque pendant les 5 derniers mois, il n'y a eu que 82 convois spéciaux de marchandises.

N° XXII.

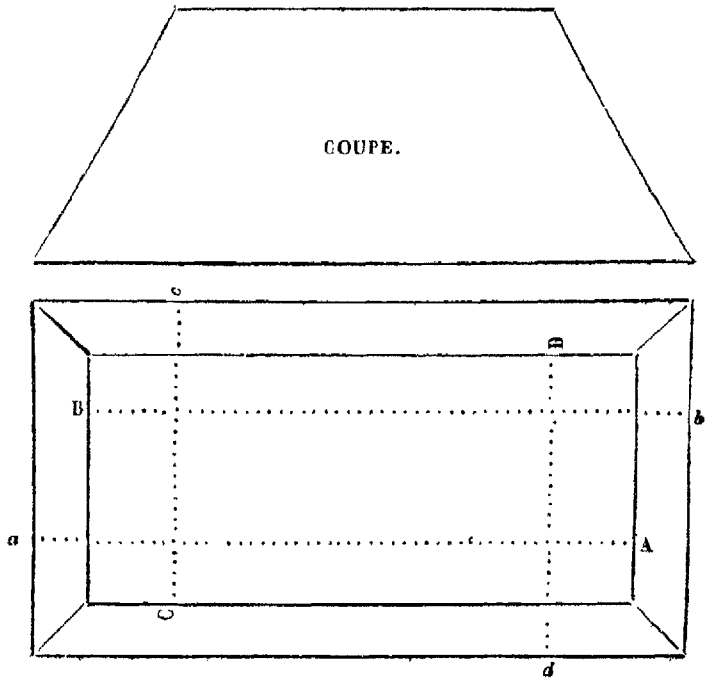
Règlement sur le service de la fabrication du coak.

---

§ Ier. — FOURNITURE DU CHARBON.

La fourniture du charbon pour la fabrication du coak se fait conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges, approuvés par M. le Ministre des Travaux Publics.

Le charbon fourni est déposé sur le carreau des fours, en tas de la forme ci-dessous, de manière à ce que le cubage puisse s'en faire avec facilité.



Ces tas doivent avoir une hauteur moyenne d'au moins 2^m^.50 et être faits sur un terrain horizontal.

Leurs talus doivent être inclinés à 45 degrés environ.

La mise en tas se fait par les soins et par les agents de l'entrepreneur.

Pour toutes les localités où le charbon arrive par bateaux, chaque bateau doit former un tas.

Dans les autres localités, chaque tas doit contenir au moins cent mètres cubes et au plus trois cents mètres cubes.

Le cubage du charbon fourni a lieu endéans les quinze jours qui suivent la formation du tas.

Ce cubage se fait en prenant des moyennes entre les longueurs A*a* — B*b* ; entre les largeurs C*c* — D*d* et entre les hauteurs prises aux quatre points A, B, C, D.

Le produit de ces trois moyennes forme la solidité du tas.

RÉCEPTION DU CHARBON.

La réception du charbon se fait par une commission composée de l'ingénieur mécanicien de la ligne, d'un ingénieur à convoquer et de l'ingénieur-mécanicien chargé du service de la fabrication du coak.

ESSAI DU CHARBON.

Avant la réception du charbon, il est fait des essais dans le but de s'assurer s'il est de bonne qualité et s'il produit la quantité de coak voulue par le cahier des charges.

Ces essais se font au nom de la commission, par l'ingénieur chargé du service de la fabrication du coak ou par le conducteur-mécanicien adjoint à cet ingénieur. Ils ont lieu de la manière suivante en présence du fournisseur, convoqué pour y assister, savoir :

Trente-cinq hectolitres (3 $\frac{1}{2}$ mètres cubes) du charbon à recevoir, sont pris au hasard dans le tas, mesurés très exactement et introduits ensuite dans un four.

Procès-verbal de l'enfournement est dressé (modèle n° 1). Ce procès-verbal contient le numéro du four dans lequel le charbon a été enfourné, le numéro du tas d'où provient le charbon, la quantité et le poids du charbon enfourné et l'heure à laquelle l'enfournement a eu lieu.

Lorsque la carbonisation du charbon est terminée, on retire du four le coak qui en provient et on dresse procès-verbal de l'opération du défournement (modèle n° 2).

Ce procès-verbal constate, outre les renseignements relatifs à l'enfournement :

1° L'heure du défournement;

2° La durée de la cuisson;

3° Les quantités de coak, petit coak et cendres obtenues ;

4° Le poids du coak retiré des fours ;

5° Le produit du charbon en coak évalué par 100 kilog.

Lorsque l'essai du charbon est terminé, qu'il a été reconnu que le produit satisfait aux conditions du cahier des charges et que le coak en provenant est de bonne qualité pour l'alimentation des locomotives, ce qui est constaté par des essais, la commission procède au cubage du charbon fourni. Procès-verbal du cubage (modèle n° 3) est dressé séance tenante.

Les procès-verbaux d'enfournement, de défournement et de cubage, sont signés par l'entrepreneur ou son délégué.

Lorsque toutes les opérations relatives aux essais du charbon et du coak et au cubage du charbon sont terminées, la commission de réception dresse un procès-verbal de réception du charbon fourni. Ce procès-verbal (modèle n° 4) mentionne le numéro et la contenance des tas en hectolitres, le lieu de provenance du charbon et le produit moyen du charbon par 100 kilog. et par hectolitre.

Ce produit moyen sert de base pour l'évaluation des produits à obtenir ultérieurement lors de l'emploi du charbon pour la fabrication du coak.

Le procès-verbal de réception est dressé en triple expédition, dont une est transmise au directeur, une autre à l'ingénieur de la ligne et la troisième à l'ingénieur chargé du service de la fabrication du coak.

§ II. — FABRICATION DU COAK.

Service de l'ingénieur.

Le service de la fabrication du coak est dirigé par un ingénieur-mécanicien.

Il a sous ses ordres immédiats :

1° Un conducteur-mécanicien, qui lui est adjoint pour l'aider dans tout ce qui concerne son service;

2° Tous les surveillants de fours à coak.

Il est spécialement chargé de veiller à ce que les approvisionnements de charbon déposés à chaque four soient en rapport avec les besoins du service, et fait ses propositions au directeur pour les fournitures de charbon nécessaires à la fabrication du coak.

Dans le calcul des approvisionnements de charbon, il doit prendre en considération tous les obstacles qui peuvent entraver ou retarder les fournitures, tels que les gelées, les interruptions de navigation sur les rivières ou canaux, les fermetures de barrières, etc.

Il convoque la commission d'ingénieurs-mécaniciens pour opérer la réception du charbon fourni aux divers fours, en vertu des commandes qui ont été faites aux entrepreneurs par l'administration.

Il veille particulièrement à ce que le travail relatif à la fabrication du coak se fasse partout d'une manière uniforme et d'après les procédés reconnus les plus avantageux.

Les essais du charbon à recevoir par la commission sont faits sous sa surveillance; il peut déléguer le conducteur-mécanicien qui lui est adjoint pour assister à l'enfournement et au défournement du charbon fourni.

Il fait le plus souvent possible des tournées à chaque four, à l'effet de s'assurer que toutes les opérations relatives à la fabrication du coak se font avec régularité et conformément aux instructions ou ordres qu'il aura donnés aux surveillants.

Il s'assure que le charbon employé à la fabrication du coak ne donne pas des produits moins avantageux que ceux obtenus lors des essais.

Il adresse du 1er au 10 de chaque mois au directeur :

1° Un état de situation des approvisionnements de charbon et de coak au 1er du mois (modèle n° 5);

2° Des extraits des registres de fabrication du coak, dressés par les surveillants des fours et visés par lui.

Copies de ce rapport et des extraits des registres de fabrication du coak sont adressées à l'ingénieur-mécanicien de la ligne.

A chacune de ses tournées aux fours, il se fait représenter par les surveillants tous les paniers à coak qui doivent subir des réparations, et il autorise, s'il y a lieu, les surveillants des fours à les adresser au magasin central à Malines, afin de les faire réparer. Il s'assure fréquemment que le poids du coak contenu dans les paniers est de 35 kilog. par panier.

Tous les trimestres, il dresse un procès-verbal des paniers et outils hors d'usage appartenant aux fours, et les fait envoyer au magasin central à Malines, accompagnés d'un procès-verbal de mise hors de service.

DEVOIRS DES SURVEILLANTS DES FOURS A COAK.

Les surveillants des fours sont sous les ordres immédiats de l'ingénieur-mécanicien chargé du service de la fabrication du coak.

Ils sont responsables des quantités de charbon reçues, ainsi que des quantités de coak produites pour chaque tas.

Ils observent rigoureusement les instructions qu'ils reçoivent de l'ingénieur sur la fabrication du coak.

Aussitôt que le charbon qu'ils emploient à la fabrication du coak donne des produits moins avantageux que ceux obtenus lors des essais, ils en préviennent immédiatement l'ingénieur-mécanicien.

Ils lui donnent avis des fournitures de charbon qui sont faites aux fours et le préviennent aussitôt que les tas sont formés et prêts à être cubés.

Ils donnent aux tas de charbon un numéro d'ordre dès qu'ils sont formés.

Ils doivent entamer les tas de charbon d'après l'ordre de leur numéro.

Avant d'entamer un nouveau tas, il faut que le précédent soit entièrement consommé.

Le charbon d'un tas ne peut, dans aucun cas, être mêlé avec celui d'un autre tas.

Ils tiennent la main à ce que les quantités de charbon employées chaque jour soient mesurées bien exactement, de même que les quantités de coak, petit coak et cendres produites.

Ils sont responsables du poids du coak contenu dans chaque panier; ce poids doit toujours être net de 35 kilog. par panier.

Ils tiennent un registre (modèle n° 6) servant à établir la justification du charbon reçu.

Ils annotent chaque jour dans un registre (modèle n° 7), toutes les opérations relatives à la fabrication du coak ainsi que les délivrances de charbon.

Ils annotent chaque jour au journal (modèle n° 8) les entrées et les sorties des produits de la fabrication.

Les délivrances de coak pour le service de la locomotion se font au chef de la station où se trouvent les fours. Celui-ci est chargé d'en faire l'expédition aux chefs des diverses stations suivant les besoins, et donne chaque jour au surveillant des fours un reçu (modèle n° 9) des quantités de coak qui lui auront été délivrées.

Les délivrances et les expéditions de charbon, de petit coak et de cendres nécessaires pour les ateliers et les stations se font directement, sur des bons (modèle n° 10) signés par les ingénieurs, les chefs de station ou les chefs des ateliers de grosses réparations.

Les surveillants des fours adressent à l'ingénieur-mécanicien chargé du service de la fabrication du coak :

1° Les 1er et 16 de chaque mois, les états de salaires des ouvriers employés aux fours;

2° Du 1er au 5 de chaque mois, un extrait en triple expédition, des registres (modèle 6, 7 et 8) accompagnés, comme pièces à l'appui, des reçus justifiant les délivrances de charbons, coak, petit coak et cendres;

3° Avant le 20 de chaque mois, un état en double expédition, des objets reçus et délivrés pendant le mois, avec indication de ceux nécessaires pour le mois suivant (modèle n° 11);

4° Le 1er et le 16 de chaque mois, un rapport sur la fabrication du coak pendant la quinzaine écoulée (modèle n° 12).

Les surveillants des fours sont responsables de tous les outils servant à l'usage des fours, ainsi que des paniers à coak, et tiennent un inventaire général de tous ces outils (modèle n° 13).

Ils rassemblent tous les paniers ou outils hors de service, ainsi que ceux qui doivent être réparés, et les présentent à l'ingénieur-mécanicien lors de ses tournées, soit pour en obtenir la réparation, soit pour les annihiler.

Aucun panier ou outil ne peut être détruit sans autorisation.

Bruxelles, le 17 janvier 1843.

Le Directeur,

MASUI.

Bruxelles, le 8 février 1843.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 1.

PROCÈS-VERBAL D'ENFOURNEMENT.

Il a été procédé le 184 *, aux fours à coak d* , *à l'enfournement pour essai de hectolitres de charbon provenant des tas N°* , *fournis à* *par M.* , *en vertu de l'adjudication du*
Le sieur

Les détails de l'enfournement sont consignés au tableau ci-dessous :

N^os DES TAS.	NUMÉRO DES FOURS dans lesquels LE CHARBON a été ENFOURNÉ.	NOMBRE D'HECTOLITRES DE CHARBON enfourné POUR ESSAI.	POIDS DU CHARBON enfourné POUR ESSAI.	POIDS MOYEN d'un HECTOLITRE DE CHARBON.	HEURE DE L'ENFOURNEMENT.			OBSERVATIONS.
					COMMENCÉ à	TERMINÉ à	HEURE moyenne.	

Accepté par le soussigné. *Dressé à* *le* 184 .

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 2.

PROCÈS-VERBAL DE DÉFOURNEMENT.

Il a été procédé le 184 *, aux fours à coak d* *, au défournement des* *hectolitres de charbon provenant des tas n°* *, fournis à* *par M.* *, en vertu de l'adjudication du* 184 *, dont l'enfournement pour essai a eu lieu le* 184 .

Le sieur

Les détails du défournement sont consignés au tableau ci-dessous :

N°s DES TAS.	N° DES FOURS dans lesquels LE CHARBON A ÉTÉ ENFOURNÉ	NOMBRE D'HECTOLITRES de charbon ENFOURNÉ POUR ESSAI.	POIDS DU CHARBON ENFOURNÉ.	HEURE A LAQUELLE l'enfournement A ÉTÉ FAIT.	HEURE DU DÉFOURNEMENT			DURÉE de la CUISSON	PRODUITS OBTENUS.			POIDS total DU COAK retiré DU FOUR.	PRODUIT OBTENU pour CENT KILOG
					COMMENCÉ à	TERMINÉ à	HEURE moyenne.		Coak, hectolitres à 30 kilog	Petit coak, hectolitres	Cendres, hectolitres		

Accepté par le soussigné. *Dressé à* *, le* 184 .

Modèle n° 3.

PROCÈS-VERBAL DE CUBAGE.

Il a été procédé le 184 *, au cubage des tas n°* ,
fournis aux fours à coak de *par M.* ,
en vertu de l'adjudication du 184 .

Le cubage a donné pour résultat les contenances ci-dessous, savoir :

Tas N°

Ensemble

Nous disons

Fait à *, le* 184 .

Accepté par le soussigné,

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 4.

PROCÈS-VERBAL.

CHARBON
à

ANNEXES.

Nous soussignés, membres de la commission de réception, nous sommes réunis aux fours à coak d , le 184 , à l'effet de procéder au cubage et aux essais du charbon fourni par le sieur en vertu de l'adjudication du

Le sieur

Le charbon à recevoir était déposé en tas; les essais ont donné les résultats consignés au tableau ci-dessous :

N°s DES TAS.	LIEU DE PROVENANCE.	CONTENANCE DES TAS EN HECTOLITRES.	NOMBRE D'HECTOLITRES de charbon ENFOURNÉ POUR ESSAI.	POIDS DU CHARBON enfourné POUR ESSAI.	POIDS DU COAK retiré DES FOURS.	PRODUIT OBTENU pour CENT KILOG.	PRODUIT OBTENU DU CHARBON enfourné.			PRODUIT MOYEN DES ESSAIS par hectolitre.			PRODUIT A OBTENIR pour chaque tas.		
							Coak, hectolitres à 35 kil.	Petit coak, hectolitres.	Cendres, hectol.	Coak, hectolitres à 35 kil.	Petit coak, hectolitres	Cendres, hectol.	Coak, hectolitres à 35 kil.	Petit coak, hectolitres	Cendres, hectol.

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

FABRICATION DU COAK.

N°

Modèle n° 5.

SITUATION

Des approvisionnements de charbon et de coak à la date du . 184 .

EMPLACEMENT DES FOURS.	CHARBON.							COAK.			OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS RELATIVES AUX APPROVISIONNEMENTS.
	RESTE au 1er — Mètres cubes	RESTE A FOURNIR EN VERTU DES COMMANDES. ÉPOQUES des FOURNITURES.	RESTE A FOURNIR EN VERTU DES COMMANDES. QUANTITÉS A FOURNIR. — Mètres cubes	TOTAL y compris 10 POUR CENT de tassement — Mètres cubes	CONSOMMATION MOYENNE par jour. — Mètres cubes	PAR CONSEQUENT les approvisionnements sont assurés jusqu'au AU MOYEN DU CHARBON EN DEPOT.	PAR CONSEQUENT les approvisionnements sont assurés jusqu'au AU MOYEN DU CHARBON A FOURNIR	RESTE au 1er — Hectolitres	FABRICATION MOYENNE par jour. — Hectolitres	CONSOMMATION MOYENNE par jour. — Hectolitres.	

SITUATION DES FOURS.

(Indiquer l'état des fours.)

Dressé le présent état à Bruxelles, le 184 .

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modele n° 6.

Fours à coak à

REGISTRE

De la justification des charbons reçus.

N° D'ORDRE DES TAS.	DATE de LA RÉCEPTION par la COMMISSION.	LIEUX DE PROVENANCE des CHARBONS.	CONTENANCE DES TAS en HECTOLITRES.	PRODUIT MOYEN DES ESSAIS PAR HECT — COAK — Hectolitres	PRODUIT MOYEN DES ESSAIS PAR HECT — PETIT COAK. — Hectolitres	PRODUIT MOYEN DES ESSAIS PAR HECT — CENDRES — Hectolitres	PRODUIT TOTAL A OBTENIR POUR CHAQUE TAS — COAK — Hectolitres	PRODUIT TOTAL A OBTENIR POUR CHAQUE TAS — PETIT COAK — Hectolitres	PRODUIT TOTAL A OBTENIR POUR CHAQUE TAS — CENDRES — Hectolitres	DATE DU JOUR où on a entamé le tas	DATE DU JOUR où le tas a été terminé.	CHARBON employé d'après le journal — déduit aux divers ateliers — Hectolitres	CHARBON employé d'après le journal — à la fabrication du coak — Hectolitres	PRODUIT OBTENU PAR CHAQUE TAS — COAK — Hectolitres	PRODUIT OBTENU PAR CHAQUE TAS — PETIT COAK — Hectolitres	PRODUIT OBTENU PAR CHAQUE TAS — CENDRES — Hectolitres	OBSERVATIONS.

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Fours à coak à

Modèle n° 7.

JOURNAL

De la fabrication du coak par tas.

DATES.	CHARBON DÉLIVRÉ CONTRE REÇU	CHARBON EMPLOYÉ pour LA FABRICATION.	PRODUITS. COAK.	PRODUITS. PETIT COAK	PRODUITS. CENDRES.	DURÉE DE LA CUISSON.	NOMBRE DE FOURS EMPLOYÉS.	OBSERVATIONS
			TAS N°	CONTENANT	HECTOLITRES.			

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 8.

JOURNAL

Pour la justification des produits de la fabrication.

Fours à coak à

ANNEE 184 .

Entrées. *Sorties.*

DATES.	NUMÉROS DES TAS D'OU PROVIENNENT les PRODUITS.		COAK. — Hectolitres.	PETIT COAK. — Hectolitres.	CENDRES. — Hectolitres.	DATES.	NOMS DES PERSONNES A QUI LES DÉLIVRANCES SONT FAITES, ET DESTINATION.	COAK. — Hectolitres.	PETIT COAK. — Hectolitres.	CENDRES. — Hectolitres.

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 9.

Station d

ANNÉE 18 .

Mois d

REÇU *des fours à coak à*
hectolitres de coak contenus dans
paniers

LE CHEF DE STATION,

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Modèle n° 10.

Station d

ANNÉE

BON *pour* *hectolitres de*

pour le service d

Le 18 .

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

Ligne d

Fours à coak de

ANNÉE 18 .

Mois d

Modèle n° 11.

RELEVÉ

Des objets reçus et delivrés pendant le mois d
avec indication de ceux présumés nécessaires pour le mois d

DÉSIGNATION DES OBJETS.	RESTANT au 1er 18	REÇU PENDANT le mois d 18	TOTAL.	EMPLOYÉ PENDANT le mois d 18	RESTE au 1er 18	QUANTITÉ présumée NÉCESSAIRE pour le mois d 18	*Observations.*

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

FOURS A COAK B

N°

Modèle n° 12.

RAPPORT

Sur la fabrication du coak du *au* 184 .

SITUATION DES APPROVISIONNEMENTS DE CHARBON ET DE COAK.

CHARBON										COAK					
Restait en dépôt au	Reçu du au		TOTAL.	Consommé du au		Reste en dépôt au		*Observations.*		Restait en depot au	Fabriqué du au		Délivré du au	Reste en dépôt au	*Observations.*
	N° des tas.	Contenance.		N° des tas	Contenance.	N° des tas.	Contenance								

SITUATION DES FOURS.

EN BON ÉTAT.	EN RÉPARATION.		EN MAUVAIS ÉTAT.	
NUMÉROS.	N°s.	NATURE DES RÉPARATIONS EN VOIE D'EXECUTION.	N°s.	NATURE DES REPARATIONS A Y FAIRE.

Dressé à *le*

LE SURVEILLANT DES FOURS A COAK,

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

INVENTAIRE

Modèle n° 13.

Des outils et paniers appartenant aux fours à coak d

DÉSIGNATION DES OBJETS.	QUANTITES RESTANTES au	REÇU. JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	CONSOMMÉ. JANVIER.	FEVRIER.	MARS.	AVRIL	MAI.	JUIN	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE	DECEMBRE.	TOTAL DES DELIVRANCES	RESTE au	*Observations.*

N° XXIII.

Règlement pour la comptabilité du coak destiné à l'alimentation des locomotives.

Art. 1er. Les machinistes sont responsables des quantités de coak qu'ils emploient pour l'alimentation des locomotives qui leur sont confiées.

Art. 2. Dans chaque station, il sera ouvert à chaque machiniste un compte-courant indiquant les quantités de coak qui lui seront délivrées, le nombre de lieues qu'il aura parcourues au moyen de ce combustible et le nombre d'heures pendant lesquelles il aura entretenu le feu de la locomotive dans les stationnements.

Art. 3. L'administration donnera à titre de gratification ou de prime, à chaque machiniste, une part dans l'économie qu'il aura faite dans le combustible employé à l'alimentation des locomotives.

Art. 4. A cet effet, l'administration déterminera tous les trois mois les quantités *maxima* de coak qu'elle permettra d'employer pour une lieue de parcours et pour une heure de stationnement d'une locomotive. (Ces *maxima* seront arrêtés par le Ministre sur la proposition du directeur de l'administration.)

A la fin de chaque mois, il sera dressé pour chaque machiniste un état du nombre de lieues qu'il aura parcourues et du nombre d'heures pendant lesquelles il aura stationné avec une machine allumée.

Les *maxima* précités seront appliqués à ces nombres et feront connaître quelle est la quantité *maximum* de coak que le machiniste aurait pu consommer pendant le mois. La différence entre cette quantité *maximum* et celle qu'il aura réellement consommée, représentera, soit l'économie que le machiniste aura faite, soit le déficit qu'il aura éprouvé.

Il sera alloué au machiniste une prime de fr. 0-25 par hectolitre économisé.

Une punition de 1 à 5 jours de retenue sur son salaire sera infligée au machiniste qui aura dépassé le *maximum* alloué. La quotité de cette punition se fixera d'après le plus ou le moins de déficit qu'il aura éprouvé. Cependant, la retenue ne sera pas opérée s'il est reconnu et dûment constaté que le déficit éprouvé provient de causes indépendantes de la volonté du machiniste. A cette fin, l'ingénieur-mécanicien indiquera dans la colonne d'observations de l'état qu'il doit adresser à la direction, état dont il sera parlé plus bas, les causes du déficit obtenu par chaque machiniste. En outre, tout retard dans l'arrivée des convois aux heures fixées aux tableaux de service dans les stations extrêmes, et lorsque ce retard ne proviendra pas de la rupture d'une pièce de la machine, de quelqu'autre accident ou de force majeure, donnera lieu à une retenue de fr. 0-15 par minute de retard sur la prime qui pourrait être due au machiniste du chef d'économie.

Art. 5. Tous les machinistes du chemin de fer recevront un numéro d'ordre.

Art. 6. A la fin de chaque mois, les machinistes recevront de la direction, par l'intermédiaire de l'ingénieur-mécanicien, le nombre de coupons que celui-ci jugera nécessaire à chacun d'eux pour son service du mois suivant. Ces coupons seront de deux couleurs différentes : les uns seront rouges et représenteront des bons pour cinq hectolitres de coak, les autres seront jaunes et représenteront des bons pour dix hectolitres.

Chaque coupon portera le numéro du machiniste auquel il est destiné. Il donnera droit à ce machiniste, et à lui seul, de recevoir cinq ou dix hectolitres de coak dans une des stations de la ligne qu'il parcourt.

Art. 7. Les coupons en question formeront une monnaie qui aura cours entre le machiniste dont ils porteront le numéro et les chefs de station de sa ligne, pour l'échange du coak.

Les chefs de station ne pourront délivrer de coak aux machinistes que contre un coupon, et ils devront justifier, au moyen des coupons qu'ils auront reçus, de l'emploi du coak qui aura été, soit fabriqué, soit expédié dans leur station.

D'autre part, le nombre de coupons qu'un machiniste aura délivrés dans les stations de la ligne servira à établir la consommation qu'il aura faite.

Art. 8. A la fin de chaque mois, les chefs de station enverront à l'ingénieur-mécanicien un état (modèle *A*) indiquant le nombre d'hectolitres de coak qu'ils auront délivrés pendant le mois à chaque machiniste. Les coupons qu'ils auront reçus seront joints à cet état comme pièces à l'appui.

En même temps les chefs de station d'arrêt enverront à l'ingénieur-mécanicien un état (modèle *B*) indiquant, pour chaque machiniste attaché à leur station, le nombre de lieues qu'il aura parcourues pendant le mois et le nombre d'heures de stationnement employées à entretenir le feu de la locomotive, soit dans leur station, soit dans toute autre où le machiniste se sera arrêté. Dans ce dernier cas, la durée du stationnement sera calculée d'après les tableaux de service.

Dans aucun cas, il ne sera tenu compte des stationnements qui auront lieu dans un trajet, soit que ces stationnements proviennent de la faute du machiniste ou de toute autre cause, soit même qu'ils aient été prévus dans la marche ordinaire des convois.

L'ingénieur, au moyen de ces états, en dressera un troisième (modèle *C*) qui indiquera pour chaque machiniste la quantité de coak qu'il aura reçue dans chaque station, le total de ces quantités, c'est-à-dire, la consommation pendant le mois, le travail qu'il aura effectué, tant en lieues de parcours qu'en heures de stationnement, la quantité de coak *maximum* qu'il pouvait consommer pour ce travail, l'économie ou le déficit qu'il aura fait sur cette consommation *maximum* et, enfin, le nombre de minutes de retard dans l'arrivée des convois.

Cet état, certifié par l'ingénieur-mécanicien, sera adressé à la direction, avec les coupons comme pièces à l'appui; ceux-ci seront détruits aussitôt que la vérification des états des ingénieurs-mécaniciens aura été terminée.

Le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation dressera, au moyen de l'état envoyé par chaque ingénieur-mécanicien : 1° un état général (modèle *D*) de la consommation totale du coak, du travail exécuté par les divers machinistes, ainsi que du montant total des primes qui leur seront dues du chef des économies qu'ils pourront avoir faites; 2° un état par station (modèle *E*) des primes dues aux machinistes attachés à cette station. Il adressera ces états en double expédition à M. le Ministre des Travaux Publics, qui, après les avoir revêtus de son approbation, les transmettra au directeur de la régie pour être acquittés.

Art. 9. Les machinistes ne seront pas admis à réclamer, quant au nombre de coupons portant leur numéro que les chefs de station auront en leur possession. Tout coupon qui se trouvera entre les mains d'un chef de station prouvera que ce chef de station a délivré et que le machiniste a reçu les quantités de coak portées sur le coupon.

Art. 10. Pour donner à cet égard aux machinistes toutes les garanties nécessaires, un même coupon ne pourra plus être employé une seconde fois et tous les coupons porteront en chiffres romains le numéro du mois pendant lequel ils seront valables ; en sorte qu'il ne puisse leur être porté en compte que des coupons délivrés par eux-mêmes.

Art. 11. L'allumage des machines et l'entretien des machines de réserve se feront au moyen du coak qui sera mis à la disposition du chef d'atelier par le chef de station, contre reçu de la part du premier. Ces reçus consisteront en coupons de couleur blanche, semblables à ceux qui seront délivrés par les machinistes ; seulement, au lieu de porter le numéro d'ordre, ils devront être revêtus de la signature ou du paraphe du chef d'atelier; les coupons pour l'allumage des machines porteront le mot *allumage*, ceux pour les machines de réserve le mot *réserve*. Ces reçus devront également être joints comme pièces à l'appui à l'état mensuel de la consommation du coak que les chefs de station ont à envoyer à l'ingénieur-mécanicien de leur ligne. Les quantités *maxima* de coak qui pourront être employées à l'allumage des machines ainsi qu'à l'alimentation des machines de réserve, seront déterminées à l'avance et en même temps que les quantités *maxima* accordées pour les parcours et les stationnements.

Art. 12. Dans le cas où les chefs d'ateliers emploieraient du petit coak, soit à l'allumage des machines, soit à l'alimentation des machines de réserve, les chefs de station auront soin d'en faire une mention spéciale dans les états qu'ils adresseront à l'ingénieur-mécanicien ; ce dernier en fera également mention dans l'état qu'il transmettra à la direction.

Les chefs de station devront également renseigner, dans la colonne d'observations du tableau *A*, toutes les quantités de coak consommées, à quelqu'usage que ce soit, autres que celles portées dans les premières colonnes, et dans la même colonne du tableau *B*, les lieues qui pourraient avoir été parcourues par d'autres que les machinistes, en indiquant le diamètre des machines avec lesquelles ces parcours auront eu lieu.

Bruxelles, le 24 décembre 1842.

Le directeur,
Masui.

Bruxelles, le 1er janvier 1843.

Vu et approuvé :
Le Ministre des Travaux Publics,
L. Desmaisières.

Ligne d — *Modèle* A.

STATION D

COMPTABILITÉ DU COAK.

ÉTAT *indiquant les quantités de coak délivrées dans la station d aux machinistes de la ligne d pour l'alimentation des locomotives, pendant le mois d* 184 .

N° D'ORDRE.	NOMS DES MACHINISTES.	NOMBRE D'HECTOLITRES DE COAK DÉLIVRÉ POUR L'ALIMENTATION des locomotives.	NOMBRE D'HECTOLITRES DE COAK DÉLIVRÉ POUR L'ALLUMAGE des locomotives.	NOMBRE D'HECTOLITRES DE COAK DÉLIVRÉ POUR LES MACHINES de réserve.	*Observations.*

Ligne d — *Modèle* B.

STATION D

COMPTABILITÉ DU COAK.

ÉTAT *indiquant le travail exécuté par les machinistes attachés à la station d pendant le mois d* 184 .

N° D'ORDRE.	NOMS DES MACHINISTES.	NOMBRE DE LIEUES PARCOURUES PAR LES MACHINISTES AVEC UNE MACHINE de 11 à 13 pouces.	NOMBRE DE LIEUES PARCOURUES PAR LES MACHINISTES AVEC UNE MACHINE de 14 pouces	NOMBRE D'HEURES pendant lesquelles LES MACHINISTES ONT STATIONNÉ AVEC UNE MACHINE dont le feu DEVAIT ÊTRE ENTRETENU.	NOMBRE D'HEURES pendant lesquelles LES LOCOMOTIVES DE RÉSERVE ONT ÉTÉ ALLUMÉES.	NOMBRE TOTAL DE MACHINES ALLUMÉES pendant le mois DANS LA STATION.	OBSERVATIONS.

Ligne d

COMPTABILITÉ

ÉTAT *de la consommation du coak*

TABLEAU

COAK DÉLIVRÉ

NUMÉRO D'ORDRE.	NOMS ET PRÉNOMS DES MACHINISTES.	CONSOMMATION DE COAK DANS LA STATION DE						TOTAL.	TRAVAIL			
									NOMBRE DE LIEUES parcourues AVEC UNE MACHINE DE 11 A 13 POUCES.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL ci-contre.	NOMBRE DE LIEUES parcourues AVEC UNE MACHINE DE 14 POUCES.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL ci-contre.
		Hectol.	Hectol.	Hectol.	Hectol.	Hectol.	Hectol.			Hectolitres.		Hectolitres.

Modèle C.

DU COAK.

pendant le mois d 184 .

N° 1.

AUX MACHINISTES.

EXÉCUTE.			DIFFÉRENCE entre la CONSOMMATION TOTALE et le maximum ALLOUÉ.		QUOTITÉ de la PRIME ALLOUÉE par HECTOLITRE DE COAK ÉCONOMISÉ.	MONTANT.	RETARDS	DÉDUCTION DE QUINZE CENTIMES PAR MINUTE DE RETARD sur le MONTANT DE LA PRIME ALLOUÉE	RESTE A PAYER.	OBSERVATIONS
NOMBRE D'HEURES DE STATIONNEMENT pendant lesquelles LE FEU A ÉTÉ ENTRETENU.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL ci-contre. Hectolitres.	TOTAL des 3 MAXIMA réunis	en plus.	en moins			NOMBRE TOTAL de MINUTES DE RETARD pendant le mois			

TABLEAU N° 2.

Coak délivré pour l'allumage des machines et pour l'alimentation des machines de réserve.

EMPLOI DU COAK.	DÉSIGNATION DES STATIONS.						TOTAL.
Coak employé à l'allumage.							
Nombre de machines allumées.							
Quantité moyenne de coak employé à l'allumage d'une machine.							
Nombre d'heures pendant lesquelles les machines de réserve ont été allumées.							
Coak employé à l'alimentation des machines de réserve.							
Quantité moyenne de coak employé par heure de réserve.							

TABLEAU N° 3.

Récapitulation générale de la consommation totale du coak.

EMPLOI DU COAK.	DÉSIGNATION DES STATIONS.						TOTAL.
	Hectolitres	Hectolitres	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres.	Hectolitres	Hectolitres.
Coak délivré aux machinistes.							
Coak employé à l'allumage des machines.							
Coak employé à l'entretien de la machine de réserve.							
Coak employé à							
TOTAL GÉNÉRAL							

Certifié et dresse par l'ingénieur-mécanicien soussigne,

A *le* 184 .

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

COMPTABILITÉ DU COAK.

ÉTAT

Présentant la consommation du coak et le travail des

indication des primes à accorder à chacun

NUMÉRO D'ORDRE.	NOMS ET PRÉNOMS DES MACHINISTES. (Par ligne)	QUALITÉS.	CONSOMMATION TOTALE DU COAK dans LES STATIONS. Hectolitres	TRAVAIL EXÉCUTÉ. NOMBRE DE LIEUES parcourues avec une machine DE 11 A 13 POUCES.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL CI-CONTRE. Hectol.	NOMBRE DE LIEUES parcourues avec une machine DE 14 POUCES.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL CI-CONTRE. Hectol.	NOMBRE D'HEURES de stationnement pendant lesquelles LE FEU A ÉTÉ ENTRETENU.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL CI-CONTRE. Hectol.	TOTAL DES 3 MAXIMA RÉUNIS. Hectol.

TOTAL GÉNÉRAL
du
COAK DÉLIVRÉ AUX MACHINISTES DANS LES STATIONS.

COAK employé à l'allumage des LOCOMOTIVES.	Ligne du Nord	hectol.
	» de l'Ouest	»
	» de l'Est	»
	» du Midi	»
COAK EMPLOYÉ dans LES LOCOMOTIVES DE RÉSERVE.	Ligne du Nord	hectol.
	» de l'Ouest	»
	» de l'Est	»
	» du Midi	»

Coak employé à

Consommation totale du coak pendant le mois de 184 .

GÉNÉRAL

Modèle D.

machinistes pendant le mois de 184 , *avec*

d'eux en raison des économies qu'ils ont faites.

DIFFÉRENCE entre la consommation totale et le maximum allouf.		QUOTITE de la prime allouée par hectolitre de coak économisé.	MONTANT de la prime allouée.	RETARDS	DEDUCTION DE 15 CENTIMES par minute de retard sur le montant de la prime accordée.	RESTE à payer.	*Observations.*
EN PLUS.	EN MOINS.			NOMBRE TOTAL de minutes de retard pendant le mois.			

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER
EN EXPLOITATION.

EXERCICE 184 .

COMPTABILITÉ

SERVICE DE

ÉTAT présentant la consommation du coak pendant le mois d 184 *, avec indication des*

NUMÉRO D'ORDRE.	NOMS ET PRÉNOMS.	QUALITÉS.	CONSOMMATION de COAK dans LES STATIONS.	TRAVAIL EXÉCUTÉ.					
				NOMBRE de lieues PARCOURUES avec UNE MACHINE de 11 à 13 pouces.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL ci-contre. Hectolitres.	NOMBRE de lieues PARCOURUES avec UNE MACHINE de 14 pouces.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL ci-contre. Hectolitres.	NOMBRE D'HEURES de STATIONNEMENT pendant LESQUELLES LE FEU a été ENTRETENU.	MAXIMUM ALLOUÉ pour LE TRAVAIL ci-contre. Hectolitres.

Modèle E.

DU COAK.

LA LOCOMOTION.

et le travail des machines de la station d

primes dues à chacun d'eux en raison des économies qu'ils ont faites.

TOTAL DES TROIS MAXIMA RÉUNIS.	DIFFÉRENCE entre la CONSOMMATION TOTALE et le maximum ALLOUÉ.		QUOTITÉ de la PRIME ALLOUÉE par HECTOLITRE DE COAK ÉCONOMISÉ.	MONTANT de LA PRIME ALLOUÉE.	RETARDS. NOMBRE TOTAL des minutes DE RETARD pendant LE MOIS.	DÉDUCTION de 15 CENTIMES par minute DE RETARD SUR LE MONTANT de la PRIME ACCORDÉE	RESTE A PAYER.	ÉMARGEMENT POUR QUITTANCE.
	en plus.	en moins.						

N° XXIV.

Arrêté ministériel du 21 avril 1842. — Tarifs.

Le Ministre des Travaux Publics,

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

Arrête :

Art. 1er. Provisoirement et en attendant les rapports de la commission des tarifs et des chambres de commerce, les produits indigènes destinés à l'exportation, les produits étrangers transportés en transit, ainsi que les matières premières exotiques indiquées ci-après, jouiront, à titre d'essai, d'une remise de 20 p. °/₀ sur les prix des tarifs n°s 6, 7 et 8.

Toutefois ces transports ne seront admis que par charges complètes de waggons, pour les marchandises des deux premières classes, et par 500 kilog., pour celles de la 3e classe.

Art. 2. Les réductions de taxe accordées par l'article précédent ne seront applicables que moyennant l'accomplissement des conditions suivantes :

Les prix fixés par le tarif seront intégralement payés à la station de départ. La restitution de 20 p. °/₀, pour ce qui concerne le transit, aura lieu sur la production du double, délivré par l'administration des douanes de l'acquit à caution *déchargé*, qui constatera la sortie de la marchandise en transit.

La restitution de 20 p. °/₀ sur les marchandises exportées aura lieu sur la production du double, délivré par la même administration, de l'acquit de paiement des droits de sortie ou du permis de sortie.

La réduction de 20 p. °/₀ pour les matières premières exotiques importées, aura lieu sur la production du double, délivré par ladite administration, de l'acquit de paiement des droits d'entrée, ou du permis d'importation.

Les matières premières exotiques, auxquelles s'applique la réduction de 20 p. °/₀, se composent des objets suivants :

Bois de teinture, chanvre en masse, y compris le chanvre de Manille, les tiges et filasses d'aloës et des agaves, coton en laine, cuirs et peaux en poils, potasse, perlasse et vedasse, sucre brut, tabacs en feuilles.

Pour jouir du bénéfice de l'une ou de l'autre réduction ci-dessus, l'expéditeur devra en faire la déclaration au bureau de la station de départ du chemin de fer.

S'il s'agit de transit, l'acquit-à-caution délivré par l'administration des douanes sera en même temps représenté.

S'il s'agit de matières premières exotiques importées, l'acquit ou permis mentionné ci-dessus, sera également représenté.

La déclaration donnera l'indication suffisamment détaillée des marchandises expédiées.

Les acquits-à-caution *déchargés* ou les acquits de paiement ou permis de sortie ou d'entrée, à produire pour obtenir la réduction stipulée, devront être conformes, quant à l'espèce, au poids ou à la quantité des marchandises, à la déclaration faite au bureau de départ de la station du chemin de fer.

Art. 3. Les marchandises de roulage faisant partie de la première classe ou qui y sont assimilées, sont les suivantes :

Ardoises, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sacs ou en

barils, clous, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, engrais, fers en barres ou étirés, graines, lin et étoupes emballées, houille, marbres en blocs, métaux en fonte, en saumons et en lingots, ainsi que mitraille ou limaille en barils, minerais, os, pannes, pavés, pierre de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, terre, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisse et objets analogues.

La troisième classe comprend les cristaux, glaces, porcelaines, ainsi que les faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, ainsi que les objets encombrants et d'un transport difficile ou dangereux.

Les marchandises de la deuxième classe se composent de toutes celles qui ne sont pas dénommées comme faisant partie de la première ou de la troisième classe.

Art. 4. Tout transport de bétail, par charge complète d'un waggon, jouira d'une réduction de 20 p. % sur les prix du tarif n° 6.

Art. 5. Les cotons et laines continueront à être admis au poids.

Art. 6. Pour les articles de messageries transportés par les convois de voyageurs, les prix seront calculés de 10 en 10 kilog., d'après la taxe fixée par 100 kilog., pour autant que cette taxe ne soit pas inférieure à celle des articles de 5 kilog. et au-dessous, fixée à fr. 0-60, quelle que soit la distance.

Art. 7. Seront admis au transport par 100 kilog. et remis à domicile, à la troisième classe du tarif n° 8, les liquides et les colis ou objets indistinctement, d'un poids de plus de 50 kilog. et qui seraient remis au bureau deux heures avant le départ du convoi.

Au-dessus de 100 kilog., la taxe sera perçue de 10 en 10 kilog.

Art. 8. Pour les marchandises expédiées d'une station de la ligne du Nord à une station de la ligne du Midi et réciproquement, les prix seront réduits du montant des frais de la remise à domicile, qui ont été compris, par double emploi, au tarif n° 8.

Art. 9. Le prix de parcours sur les embranchements sera réglé d'après la distance, à raison de fr. 0-10 par 100 kilog. et par lieue, sans qu'il soit admis de subdivision en-dessous d'une demi-lieue.

Bruxelles, le 21 avril 1842.

L. Desmaisières.

N° XXV.

Arrêté ministériel du 25 octobre 1842. — Tarifs.

Le Ministre des Travaux Publics,

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

Vu l'arrêté royal du 22 mars 1842 et revu l'arrêté ministériel du 21 avril suivant;

Considérant que, par suite de l'augmentation et de l'économie respectivement obtenues dans les recettes et dépenses d'exploitation, tant par l'effet des divers prix de transport que par le chargement plus complet des waggons et par la réduction des frais de camionage, il est devenu possible d'introduire dans le transport des marchandises quelques modifications de nature à concilier les intérêts du commerce et ceux du trésor;

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

La commission des tarifs entendue ;

Arrête :

Art. 1er. Provisoirement toute expédition de charbons (houilles) par charge complète d'un convoi, pour une distance de vingt lieues et au-dessus, jouira d'une réduction de 20 p. % sur les prix du tarif.

Une remise de 30 p. % sera accordée à toute expédition de charbons par charge complète d'un convoi, pour les transports destinés à l'exportation.

Art. 2. La remise de 10 p. % accordée à tout chargement complet de waggon pour les marchandises appartenant à la 2e et à la 3e classe, est portée à 20 p. % pour les marchandises dont la dénomination suit :

Bières, bois de teinture, farines, poteries de grés, cuirs, peaux, écorces en sacs et tabacs en feuilles.

Art. 3. Tout transport de chevaux et bétail par chargement complet de waggons, jouira sur les prix du tarif n° 6, d'une remise de 25 p. %.

Art. 4. Le transport des marchandises par location de waggons, continuera à être accordé aux expéditeurs qui en feront la demande, et ce, moyennant le prix de fr. 2-70 par lieue et par waggon.

Le prix sera réduit à fr. 2-50 pour tout transport à une distance de 20 lieues et au-dessus.

Art. 5. Les prix respectifs de 25, 30 et 35 centimes perçus pour la remise à domicile des grosses marchandises, sont fixés à fr. 0-25 pour les trois classes de marchandises indistinctement et pour toute expédition de plus de 500 kilog.

Ce prix de fr. 0-25 pour la remise à domicile sera toujours perçu intégralement et ne subira aucune des réductions accordées sur les prix de transport.

Les expéditions de moins de 500 kilog. continueront à être taxées aux prix de la 3e classe du tarif n° 8.

Art. 6. La réduction accordée par l'arrêté du 21 avril 1842, sur le montant du transport des marchandises *en transit,* aura lieu au bureau de départ sur la production de l'acquit-à-caution, sans exiger qu'il ait été déchargé au bureau frontière des douanes.

Art. 7. Le chargement ou le déchargement des marchandises transportées en vrac ou par location de waggons, s'effectuera aux stations principales par les ouvriers et aux soins de l'administration, au prix de fr. 0-05 par 100 kilog. et de fr. 2 par waggon.

Art. 8. La station intermédiaire d'Audeghem sera à l'avenir tarifée aux mêmes prix que la station de Termonde pour les transports de marchandises.

Art. 9. Les réductions de prix accordées tant par le présent arrêté que par ceux du 22 mars et du 21 avril 1842, aux transports par charges complètes, aux transports à l'exportation, à l'importation et en transit et à ceux à des distances de 20 lieues et plus, ne pourront, dans aucun cas, être accordées simultanément pour une même expédition.

Art. 10. Le présent arrêté sera mis à exécution à dater du 1er décembre 1842.

Une expédition en sera adressée à la commission des tarifs, afin qu'elle puisse suivre l'expérience des modifications qui y sont établies et faire, dans les trois mois, un rapport sur leurs résultats.

Bruxelles, le 25 octobre 1842.

L. Desmaisières.

N° XXVI.

Arrêté ministériel du 14 avril 1843. — Tarifs.

Le Ministre des Travaux Publics,

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

Vu l'arrêté royal du 22 mars 1842 et les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre suivants, réglant les tarifs des transports par chemin de fer;

Vu également l'arrêté royal du 22 mars 1842, qui proroge le mandat de la commission instituée le 14 juin 1841, pour l'examen des tarifs du chemin de fer;

Considérant que le nombre plus grand de stations intermédiaires et l'ouverture successive des diverses parties de la ligne du Midi, de Bruxelles à Tubise, de Tubise à Soignies, de Soignies à Jurbise, de Jurbise à Mons, et enfin, de Mons à Quiévrain, ont eu pour résultat l'introduction de tarifs qui diffèrent en quelques points des tarifs en vigueur sur les autres lignes;

Voulant mettre les tarifs de la ligne du Midi, autant que possible, en harmonie avec ceux des lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest;

Revu le livret réglementaire des tarifs, publié à l'occasion de la mise à exécution des tarifs du 22 mars 1842;

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

La commission des tarifs entendue,

Arrête :

Art. 1er. A dater du 1er mai 1843 et en attendant la révision générale des tarifs, qui aura lieu pour le moment où le système complet des lignes décrétées sera terminé, les prix de transport sur la ligne du Midi seront perçus conformément aux tarifs ci-annexés.

Art. 2. La nouvelle édition du livret réglementaire général des tarifs est approuvée pour être mise à exécution, à partir du 1er mai 1843.

Art. 3. La commission des tarifs est chargée de s'occuper, dès à présent, de la révision générale des tarifs, pour le moment où toutes les lignes seront livrées à l'exploitation.

Expédition du présent arrêté sera adressée à la commission des tarifs et au directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, pour information et exécution.

Bruxelles, le 14 avril 1843.

L. Desmaisières.

VOYAGEURS.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.																																
	BRUXELLES.			HAL.			TUBISE.			BRAINE.			SOIGNIES.			JURBISE.			MONS			JEMMAPPES.			ST-GHISLAIN.			THULIN.			QUIÉVRAIN.		
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
BRUXELLES.....	»	»	»																														
HAL	1 25	1 00	» 75	»	»	»																											
TUBISE.....	1 50	1 25	1 00	» 75	» 50	» 25	»	»	»																								
BRAINE-LE-COMTE	2 50	2 00	1 25	1 25	1 00	» 75	1 00	» 75	» 50	»	»	»																					
SOIGNIES	3 00	2 25	1 50	2 00	1 50	1 00	1 25	1 00	» 75	» 75	» 50	» 25	»	»	»																		
JURBISE.....	3 75	3 00	2 00	2 75	2 25	1 50	2 50	2 00	1 25	1 50	1 25	1 00	1 25	1 00	» 75	»	»	»															
MONS	4 50	3 50	2 25	3 50	2 75	1 75	3 25	2 50	1 50	2 50	1 75	1 25	2 00	1 50	1 00	1 25	1 »	» 50	»	»	»												
JEMMAPPES.....	5 00	3 75	2 50	4 00	3 00	2 00	3 50	2 75	1 75	2 75	2 25	1 50	2 50	2 00	1 25	1 50	1 25	» 75	» 75	» 50	» 25	»	»	»									
ST-GHISLAIN.....	5 50	4 25	2 75	4 25	3 25	2 25	4 00	3 00	2 00	3 25	2 50	1 75	2 75	2 25	1 50	2 00	1 50	1 00	1 00	» 75	» 50	» 75	» 50	» 25	»	»	»						
THULIN.....	5 75	4 50	3 00	4 50	3 50	2 50	4 25	3 25	2 25	3 50	2 75	2 00	3 25	2 50	1 75	2 50	1 75	1 25	1 25	1 00	» 75	1 00	» 75	» 50	» 75	» 50	» 25	»	»	»			
QUIÉVRAIN..	6 00	4 75	3 25	5 00	4 00	2 75	4 50	3 50	2 50	4 00	3 00	2 25	3 50	2 75	2 00	2 75	2 25	1 50	1 50	1 25	1 00	1 25	1 00	» 75	1 00	» 75	» 50	» 75	» 50	» 25	»	»	»
MANAGE.....	»	2 75	»	»	2 00	»	»	1 50	»	»	1 00	»	»	1 50	»	»	2 00	»	»	2 75	»	»	3 00	»	»	3 50	»	»	4 00	»	»	4 25	»

BAGAGES.

Prix calculés à raison de 100 kil. — Minimum de la taxe à fr. »-50.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.										
	BRUXELLES.	HAL.	TUBISE.	BRAINE.	SOIGNIES.	JURBISE.	MONS.	JEMMAPPES.	ST-GHISLAIN.	THULIN.	QUIÉVRAIN.
BRUXELLES	»										
HAL	» 90	»									
TUBISE	1 20	» 30	»								
BRAINE-LE-COMTE	1 80	» 90	» 60	»							
SOIGNIES	2 40	1 50	1 20	» 60	»						
JURBISE	3 00	2 10	1 80	1 20	» 90	»					
MONS	3 60	2 70	2 40	1 80	1 50	» 90	»				
JEMMAPPES	3 90	3 00	2 70	2 10	1 80	1 20	» 30	»			
ST-GHISLAIN	4 20	3 30	3 00	2 40	2 10	1 50	» 60	» 30	»		
THULIN	4 50	3 60	3 30	2 70	2 40	1 80	» 90	» 60	» 30	»	
QUIÉVRAIN	4 80	3 90	3 60	3 00	2 70	2 10	1 20	» 90	» 60	» 30	»
MANAGE	2 70	1 80	1 50	1 50	1 50	1 80	2 70	3 00	3 30	3 90	4 20

PETITES MARCHANDISES. (TRANSPORT A DOMICILE.)

(Prix par 100 kilog.) Les colis de 5 kilog. et au-dessous paient 60 centimes pour toute distance.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.																	
	BRUXELLES.			HAL ET TUBISE.			BRAINE ET SOIGNIES.			JURBISE.			MONS.			JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN.		
	De 5 à 50 kil. (1).	50 à 500 kil. (2).	500 à 4,000 kil	De 5 à 50 kil (1)	50 à 500 kil. (2)	500 à 4,000 kil	De 5 à 50 kil (1).	50 à 500 kil (2)	500 à 4,000 kil	De 5 à 50 kil. (1)	50 à 500 kil (2)	500 à 4,000 kil	De 5 à 50 kil (1)	50 à 500 kil (2)	500 à 4,000 kil	De 5 à 50 kil. (1)	50 à 500 kil. (2)	500 à 4,000 kil
BRUXELLES	»	»	»															
HAL ET TUBISE . .	1 00	» 75	» 65	»	»	»												
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES	1 75	1 05	» 95	1 25	» 85	» 75	»	»	»									
JURBISE .	2 50	1 35	1 25	1 75	1 05	» 95	1 00	» 75	» 65	»	»	»						
MONS .	3 00	1 55	1 45	2 25	1 25	1 15	1 50	» 95	» 85	» 75	» 65	» 55	»	»	»			
JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN	3 50	1 75	1 65	2 75	1 45	1 35	2 00	1 15	1 05	1 00	» 75	» 65	» 75	» 65	» 55	»	»	
THULIN ET QUIÉVRAIN	4 00	1 95	1 85	3 25	1 65	1 55	2 50	1 35	1 25	1 50	» 95	» 85	1 00	» 75	» 65	» 75	» 65	»

(1) Sans que la taxe puisse être inférieure a celle des articles de 5 kil et au-dessous.

(2) Sans que la taxe puisse être inferieure a celle des articles de 50 kil

MARCHANDISES DE ROULAGE. (TRANSPORT DE STATION A STATION.)

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.																							
	BRUXELLES.				HAL ET TUBISE.				BRAINE ET SOIGNIES.				JURBISE.				MONS.				JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN.				THULIN ET QUIEVRAIN.			
	PAR 100 KIL.			Transport par waggon	PAR 100 KIL.			Transport par waggon	PAR 100 KIL.			Transport par waggon	PAR 100 KIL.			Transport par waggon	PAR 100 KIL.			Transport par waggon	PAR 100 KIL.			Transport par waggon	PAR 100 KIL.			Transport par waggon
	1re classe	2e classe	3e classe.		1re classe	2e classe	3e classe		1re classe	2e classe	3e classe.		1re classe	2e classe.	3e classe.		1re classe.	2e classe	3e classe.		1re classe.	2e classe	3e classe		1re classe	2e classe	3e classe	
BRUXELLES.	»	»	»	»																								
HAL ET TUBISE .	» 20	» 30	» 40	11 00	»	»	»	»																				
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES	» 35	» 55	» 70	20 00	» 25	» 40	» 50	14 00	»	»	»	»																
JURBISE	» 50	» 75	1 00	27 00	» 35	» 55	» 70	20 00	» 20	» 30	» 40	11 00	»	»	»	»												
MONS	» 60	» 90	1 20	32 00	» 45	» 70	» 90	25 00	» 30	» 45	» 60	16 00	» 15	» 25	» 30	9 00	»	»	»	»								
JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN	» 70	1 05	1 40	38 00	» 55	» 85	1 10	31 00	» 40	» 60	» 80	22 00	» 20	» 30	» 40	11 00	» 15	» 25	» 30	9 00	»	»	»	»				
THULIN ET QUIEVRAIN . .	» 80	1 20	1 60	43 00	» 65	1 00	1 30	36 00	» 50	» 75	1 00	27 00	» 30	» 50	» 60	18 00	» 20	» 30	» 40	11 00	» 15	» 25	» 30	9 00	»	»	»	»
MANAGE . .	» 50	» 75	1 00	27 00	» 40	» 65	» 80	23 00	» 25	» 40	» 50	15 00	» 35	» 55	» 70	20 00	» 45	» 70	» 90	25 00	» 55	» 85	1 10	31 00	» 65	1 00	1 30	36 00

L'administration se charge de la prise et de la remise à domicile des marchandises de roulage aux prix suivants

Prise à domicile.....fr. » 15 par 100 kil., *sans que la taxe soit inférieure à 50 centimes.*

Remise à domicile .....fr. » 25 par 100 kil.

FONDS ET VALEURS.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.																							
	BRUXELLES.						HAL ET TUBISE.						BRAINE ET SOIGNIES.						JURBISE.					
	PAR GROUP.			PAR 1,000 FR.			PAR GROUP.			PAR 1,000 FR.			PAR GROUP.			PAR 1,000 FR.			PAR GROUP.			PAR 1,000 FR.		
	De 1 à 100 fr.	De 101 à 500.	De 501 à 1,000	Au-dessus de 1,000 jusqu'à 5,000	Pour chaque 1,000 au-dessus de 5,000.	Id. (Or et papier.)	De 1 à 100 fr.	De 101 à 500	De 501 à 1,000	Au-dessus de 1,000 jusqu'à 5,000.	Pour chaque 1,000 au-dessus de 5,000	Id. (Or et papier.)	De 1 à 100 fr.	De 101 à 500.	De 501 à 1,000.	Au-dessus de 1,000 jusqu'à 5,000.	Pour chaque 1,000 au-dessus de 5,000	Id. (Or et papier.)	De 1 à 100 fr.	De 101 à 500.	De 501 à 1,000	Au-dessus de 1,000 jusqu'à 5,000	Pour chaque 1,000 au-dessus de 5,000	Id. (Or et papier.)
BRUXELLES	»	»	»	»	»	»																		
HAL ET TUBISE	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	»	»	»	»	»	»												
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	»	»	»	»	»	»						
JURBISE	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	»	»	»	»	»	»
MONS	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20
JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20
THULIN ET QUIÉVRAIN	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.											
	MONS.						JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN.					
	PAR GROUP.			PAR 1,000 FR.			PAR GROUP.			PAR 1,000 FR.		
	De 1 à 100 fr.	De 101 à 500.	De 501 à 1,000	Au-dessus de 1,000 jusqu'à 5,000.	Pour chaque 1,000 au-dessus de 5,000.	Id. (Or et papier.)	De 1 à 100 fr.	De 101 à 500	De 501 à 1,000	Au-dessus de 1,000 jusqu'à 5,000	Pour chaque 1,000 au-dessus de 5,000	Id. (Or et papier.)
BRUXELLES												
HAL ET TUBISE												
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES												
JURBISE												
MONS	»	»	»	»	»	»						
JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	»	»	»	»	»	»
THULIN ET QUIÉVRAIN	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20

ÉQUIPAGES.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.											
	BRUXELLES.		HAL ET TUBISE.		BRAINE ET SOIGNIES.		JURBISE.		MONS.		JEMMAPPES ET ST-GHISL.	
	Voiture à 4 roues	Voiture à 2 roues	Voiture à 4 roues	Voiture à 2 roues	Voiture à 4 roues	Voiture à 2 roues	Voiture à 4 roues	Voiture à 2 roues	Voiture à 4 roues	Voiture à 2 roues	Voiture à 4 roues	Voiture à 2 roues
BRUXELLES	»	»										
HAL ET TUBISE	12 00	8 00	»	»								
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES	21 00	14 00	15 00	10 00	»	»						
JURBISE	30 00	20 00	21 00	14 00	12 00	8 00	»	»				
MONS	36 00	24 00	27 00	18 00	18 00	12 00	9 00	6 00	»	»		
JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN	42 00	28 00	33 00	22 00	24 00	16 00	12 00	8 00	9 00	6 00	»	»
THULIN ET QUIÉVRAIN	48 00	32 00	39 00	26 00	30 00	2000	18 00	12 00	12 00	8 00	9 00	6 00

CHEVAUX ET BÉTAIL.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.																										
	BRUXELLES.					HAL ET TUBISE.					BRAINE ET SOIGNIES.					JURBISE.					MONS.					JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN.				
	2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un waggon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons.	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons.	2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un waggon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons.	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons.	2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un waggon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons	2 ou 3 chevaux	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un waggon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons	2 ou 3 chevaux.	1 cheval	5 ou 6 bœufs ou un waggon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons	2 ou 3 chevaux.	1 cheval.	5 ou 6 bœufs ou un waggon à petit bétail.	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons
BRUXELLES	»	»	»	»	»																						
HAL ET TUBISE	9 00	8 00	9 00	8 00	6 00	»	»	»	»	»																	
BRAINE-LE-COMTE ET SOIGNIES	15 75	14 00	15 75	14 00	10 50	11 25	10 00	11 25	10 00	7 50	»	»	»	»	»												
JURBISE	22 50	20 00	22 50	20 00	15 00	15 75	14 00	15 75	14 00	10 50	9 00	8 00	9 00	8 00	6 00	»	»	»	»	»							
MONS	27 00	24 00	27 00	24 00	18 00	20 25	18 00	20 25	18 00	13 50	13 50	12 00	13 50	12 00	9 00	6 75	6 00	6 75	6 00	4 50	»	»	»	»	»		
JEMMAPPES ET ST-GHISLAIN	31 50	28 00	31 50	28 00	21 00	24 75	22 00	24 75	22 00	16 50	18 00	16 00	18 00	16 00	12 00	9 00	8 00	9 00	8 00	6 00	6 75	6 00	6 75	6 00	4 5[illegible]	»	»	»	»	»
THULIN ET QUIEVRAIN	36 00	32 00	36 00	32 00	24 00	29 25	26 00	29 25	26 00	19 50	22 50	20 00	22 50	20 00	15 00	13 50	12 00	13 50	12 00	9 00	9 00	8 00	9 00	8 00	6 00	6 75	6 00	6 75	6 00	[illegible] 50

N° XXVII.

État comparatif du matériel, en locomotives et en voitures, pendant 1842.

ÉPOQUES.		LOCOMOTIVES.						NOMBRE TOTAL DE TENDERS	VOITURES POUR LES VOYAGEURS.										
		DE 14 POUCES.	DE 13 POUCES.	DE 12 ½ POUCES.	DE 12 POUCES.	DE 11 POUCES.	NOMBRE TOTAL DE LOCOMOTIVES.		BERLINES		DILIGENCES.	CH.-A-BANCS		WAGGONS.		A l'usage de la poste aux lettres.		TOTAL
									ROYALES.	ORDINAIR^{s}.		A GLACES.	ORDINAIR^{s}.	COUVERTS.	DÉCOUV.	DILIGENC^{s}.	CHARS-A-B.	
1842	1er janvier	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	9	169	38	1	2	489
»	20 janvier	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	9	165	38	1	2	482
»	20 février	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	»	172	38	1	2	480
»	1er avril	18	6	43	39	20	126	119	2	4	96	170	»	172	38	1	2	485
»	1er mai	18	7	43	39	20	127	123	2	4	95	183	»	173	39	2	2	500
»	1er juin	18	7	43	39	20	127	123	2	4	95	184	»	173	39	2	2	501
»	1er juillet	18	7	44	39	20	128	124	2	4	95	189	»	173	39	2	2	506
»	1er août	18	7	44	39	20	128	124	2	4	95	189	»	173	39	2	2	506
»	1er septembre	18	7	44	39	20	128	126	2	4	95	189	»	174	39	2	2	507
»	1er octobre	18	7	44	39	20	128	127	2	4	95	187	»	174	39	2	2	505
»	1er novembre	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	»	174	39	2	2	505
»	1er décembre	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	»	171	49	2	3	513
1843	1er janvier	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	»	171	49	2	4	514

SITUATION DU MATÉRIEL

En bon état	16	5	30	28	17	96	99	2	3	73	146	»	147	13	1	1	386
En réparation	2	1	13	11	3	30	20	»	1	22	23	9	22	25	»	1	103
En construction	5	8	»	»	»	13	22	»	»	»	14	»	»	»	»	»	14

SITUATION DU MATÉRIEL

En bon état	11	7	35	30	12	95	106	1	2	70	105	»	138	46	2	3	367
En réparation	7	1	9	9	8	34	21	1	2	25	82	»	33	3	»	1	147
En construction	5	5	»	»	»	10	15	»	»	»	»	»	»	84	»	»	84

COMPARAISON DE LA SITUATION AU

1842 1er janvier	18	6	43	39	20	126	119	2	4	95	169	9	169	38	1	2	489
1843 1er janvier	18	8	44	39	20	129	127	2	4	95	187	»	171	49	2	4	514
Différence au 1er janvier 1843. en plus	—	2	1	—	—	3	8	—	—	—	18	—	2	11	1	2	25
Différence au 1er janvier 1843. en moins	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
		A	*B*				*C*			*X*	*D*	*E*	*F*	*G*	*H*	*I*	

WAGGONS POUR MARCHANDISES							WAGGONS DE SERVICE							Observations.
FERS, BOIS, BALLOTS, CHARBONS	DETAIL	CHEVAUX	VOITURES	BAGAGES.	MARCHANDISES FERMEES.	TOTAL	DE SECOURS	A COAK.	DE TRAVAUX	D'ATELIERS.	DE L'ENTRETIEN	POUR LES PLANS INCLINES	TOTAL	
662	51	20	53	60	27	873	14	69	89	6	48	»	226	*A* 2 locomotives de 15 pouces ont été fournies par la société de St Léonard
665	51	20	53	60	38	887	14	69	89	6	48	»	226	*b* 1 locomotive de 12 1/2 pouces a été fournie par la société du Renard
668	51	20	53	60	81	933	14	71	89	6	52	»	232	*C* 9 tenders neufs ont été fournis
689	51	20	53	60	90	963	14	71	89	6	52	»	232	Mais 1 a été démoli
727	51	20	53	60	120	1 031	14	71	89	6	52	2	234	Reste 8 tenders neufs en plus
737	51	20	53	60	120	1 041	14	71	89	6	52	2	234	*X* 1 diligence a été appropriée à voiture pour la poste aux lettres une autre a été construite pour servir de modèle
737	51	20	53	60	130	1,051	14	71	89	6	52	4	236	*D* Des 18 chars-à-bancs à glaces en plus
737	51	20	53	60	150	1 071	18	72	89	6	65	6	256	6 proviennent de 6 waggons couverts transformés, dont 2 étaient déjà en transformation au 1er janvier 1842
737	51	20	53	60	161	1 082	18	73	89	6	65	6	257	20 — 4 proviennent de chars-à-bancs ordinaires transformés, dont 2 étaient déjà en transformation au 1er janvier 1842
735	51	20	53	60	190	1 109	18	73	89	6	65	8	259	10 ont été construits entièrement neufs
735	51	20	53	60	200	1 119	18	73	89	6	65	8	259	Mais 2 ont été appropriés pour le service de la poste aux lettres
776	51	20	53	60	220	1 180	18	73	89	6	77	10	273	Reste 18 chars-à-bancs à glaces en plus
794	51	20	53	60	245	1 223	18	73	89	6	77	10	273	*E* Des 9 chars-à-bancs ordinaires en moins 2 ont été convertis en chars à bancs à glaces 7 id en waggons couverts
														F Des 2 waggons couverts en plus
														9 — 7 proviennent de 7 chars-à-bancs ordinaires transformés 2 ont été construits entièrement neufs
														Mais 7 — 4 ont été transformés en chars-à-bancs à glaces 3 ont été mis hors d'usage pour cause de vétusté
														Reste 2 waggons couverts en plus
														G 17 waggons découverts ont été fournis entièrement neufs
														Mais 6 ont été démolis pour cause de vétusté
														Reste 11 waggons découverts en plus
														H 1 diligence en plus pour la poste aux lettres provient d'une diligence ordinaire qui a été appropriée pour ce service
														I 2 chars-à-bancs en plus pour la poste aux lettres proviennent de 2 chars à bancs à glaces appropriés pour ce service
														J 136 waggons pour fers, bois, ballots, etc., ont été construits entièrement neufs
														Mais 4 — 2 ont été transformés en waggons pour coak 2 id id pour plans inclinés
														Reste 132 waggons pour fers, bois, ballots charbons, etc., en plus
														L 218 waggons fermés pour marchandises, en plus ont été construits entièrement neufs
														M 4 waggons de secours, en plus, ont été construits entièrement neufs
														N Des 4 waggons à coak en plus 2 proviennent de waggons pour fers, bois, etc, transformés 2 ont été construits entièrement neufs
														O Les 29 waggons d'entretien, en plus, ont été construits en 1842
														P Des 10 waggons pour plans inclinés en plus 8 ont été construits entièrement neufs Et 2 proviennent de waggons à bois ballots, etc transformés

AU 1er JANVIER 1842.

641	51	18	44	51	26	831	14	69	84	6	48	»	221
21	»	2	9	9	1	42	»	»	5	»	»	»	5
25	»	»	»	»	15	40	»	»	»	»	»	»	»

AU 1er JANVIER 1843.

780	50	16	50	47	241	1,184	18	72	83	6	77	10	266
14	1	4	3	13	4	39	»	1	6	»	»	»	7
559	»	»	»	»	93	654	»	»	»	»	»	»	»

1er JANVIER 1842 ET AU 1er JANVIER 1843.

662	51	20	53	60	27	873	14	69	89	6	48	»	226
794	51	20	53	60	245	1,223	18	73	89	6	77	10	273
132	—	—	—	—	218	350	4	4	—	—	29	10	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
J					*L*		*M*	*N*			*O*	*P*	

N° XXVIII.

État du service des locomotives depuis le 1er *mai* 1835 *jusqu'au* 31 *décembre* 1842.

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.							DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.							
N° D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais. Cylindr.	DIAMÈTRE en pouces anglais. Roues motrices	CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835. 8 DERNIERS MOIS.	1836. ANNÉE ENTIÈRE.	1837. ANNÉE ENTIÈRE.	1838. ANNÉE ENTIÈRE.	1839. ANNÉE ENTIÈRE.	1840. ANNÉE ENTIÈRE.	1841. ANNÉE ENTIÈRE.	TOTAL.
1	*La Flèche*	88	11	60	Stephenson ..	1er mai 1835	3,701	4,324	2,708	1,885	2,854	1,229	2 577	19,278
2	*L'Éléphant*.....	100	14	54	Id	» » »	585	53	22	40	»	»	608	1,108
3	*Stephenson*.....	89	11	60	Id	» » »	3,897	4,285	3,702	2,349	727	»	»	14,960
4	*La Rapide*.....	107	11	60	Id	» juill. »	1,172	3,966	4,579	2,562	2,007	»	1,245	15,266
5	*L'Éclair*.....	108	11	60	Id.....	5 août »	12	5,110	4,063	2,616	35	»	»	12,996
6	*Le Belge*	1	11	60	Cockerill....	30 déc. »	»	2,857	4,033	2,570	1,342	»	»	10,814
7	*L'Anversoise*.....	2	11	60	Id	4 mai 1836.	»	2,765	4,325	1,128	1,649	1,008	814	11,689
8	*L'Hercule*.....	122	14	54	Stephenson ..	15 » »	»	53	»	208	2,724	1,769	2,023	6,777
9	*L'Escaut*	3	11	60	Cockerill.....	10 juin »	»	3,225	4,076	2,874	1,550	357		12,082
10	*Le Soleil*.....	138	11	60	Stephenson ..	4 juillet »	»	2,545	5,718	2,010	710	2,423	2,731	16,137
11	*Bayard*.....	5	11	60	Cockerill....	16 nov. »	»	176	5,752	2,399	3,105	1,243	394	13,069
12	*Le Progrès*	136	12	60	Stephenson ..	7 déc. »	»	202	3,305	4,549	3,615	2,297	4,000	17,968
13	*Rubens*	6	11	60	Cockerill	7 fév. 1837.	»	»	3,359	3,661	3,182	1,493	1,522	13,217
14	*Arteveldo*.....	7	11	60	Id.....	5 avril »	»	»	3,458	3,789	1,822	1,647	1,371	12,087
15	*Godefroy de Bouillon*.	4	14	54	Id.....	29 mai »	»	»	73	»	178	»	»	251
16	*La Superbe*.....	8	11	60	Id.....	13 juin »	»	»	2,452	2,627	2,280	1,622	554	9,535
17	*James Watt*.....	10	11	60	Id.....	7 août »	»	»	1,717	2,936	1,757	94	694	7,198
18	*Le Commerce*.....	11	12	60	Id.....	17 » »	»	»	1,828	3,601	3,059	1,834	1,108	11,430
19	*Juste Lipse*.....	12	12	60	Id.....	29 » »	»	»	1,514	3,829	2,832	965	2,396	11,536
20	*Charles-Quint*	13	12	60	Id.....	9 sept. »	»	»	1,542	2,893	3,057	1,228	2,121	10,841
21	*Marie de Bourgogne*.	165	14	54	Stephenson ..	16 » »	»	»	65	242	1,269	889	3,568	6,033
22	*Les Quatre Journées*.	14	12	60	Cockerill....	27 » »	»	»	1,664	3,815	4,207	2,330	7,168	19,184
23	*Marie-Thérèse*	166	14	54	Stephenson ..	7 juin 1838.	»	»	»	1,251	1,114	1,716	2,641	6,722
24	*Jean Van Eyck*.....	171	12	60	Id.....	20 octobre »	»	»	430	4,095	3,659	3,704	2,277	14,165
25	*Robert Fulton*.....	16	12	60	Cockerill....	29 nov. »	»	»	660	3,787	2,445	2,810	5,471	15,173
26	*St-Hubert*.....	172	12	60	Stephenson ..	20 déc. »	»	»	22	4,493	3,619	4,409	5,010	17,553
27	*Louvrex*.....	173	12	60	Id.....	9 » »	»	»	224	4,902	3,045	4,839	3,691	16,701
28	*Audegherst*.....	15	12	60	Cockerill....	7 avril »	»	»	»	5,468	3,851	3,536	1,536	14,391
29	*Vermlacus*.....	176	11	60	Stephenson ..	4 déc. 1837.	»	»	303	3,498	1,873	1,899	2,967	10,540
30	*Franklin*.....	17	12	60	Cockerill....	11 janv. 1838.	»	»	»	4,260	4,580	1,955	3,729	14,524
31	*Grégoire de St-Vincent*.	18	12	60	Id	20 mars »	»	»	»	3,834	2,475	4,342	3,661	14,312
32	*Puteanus*	177	11	60	Stephenson ..	24 » »	»	»	»	3,952	3,075	1,485	1,952	10,464
33	*Stockmans*.....	174	12	60	Id.....	26 » »	»	»	»	4,814	2,702	2,606	4,199	14,321
34	*La Toison d'Or*....	167	14	54	Id	2 août »	»	»	»	55	264	247	1,938	2,504
35	*Olivier le Dain*.....	179	11	60	Id.....	29 mars »	»	»	»	3,592	3,921	3,263	1,842	12,620

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.

JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
77	100	»	»	»	203	142	136	154	18	63	18	914	20,192	
71	313	368	184	451	666	570	594	168	»	»	»	3,388	4,496	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14,960	
»	»	»	18	27	348	41	150	247	113	172	72	1,188	16,454	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,996	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	»	10	10,824	
65	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	65	11,754	
386	313	184	265	173	119	83	18	135	55	184	92	2,007	8,784	
»	»	19	192	233	58	97	67	52	58	»	»	776	12,858	
199	95	119	192	302	152	»	»	»	»	»	112	1,171	17,308	
92	42	38	»	»	»	»	»	»	»	»	»	172	13,241	
388	232	242	216	281	»	94	252	343	185	241	»	2,474	20,442	
104	»	»	»	»	»	»	»	88	171	93	144	602	13,819	
257	185	118	»	»	»	»	»	»	»	»	»	560	12,647	
128	244	480	490	350	328	228	732	792	454	90	32	4,348	4,599	
318	275	147	48	21	21	»	40	»	8	80	92	1,056	10,591	
255	52	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25	332	7,530	
184	16	»	40	138	192	189	24	»	»	»	38	821	12,251	
288	102	582	295	563	441	387	264	167	239	183	»	3,481	15,017	
237	75	11	»	»	»	»	»	566	762	598	530	2,779	13,620	
441	»	70	»	»	116	»	9	146	209	499	437	1,927	7,960	
68	305	»	228	86	459	739	270	770	553	298	»	3,776	22,960	
338	130	144	10	116	»	»	»	»	»	»	»	758	7,480	
500	122	23	362	505	»	»	»	454	657	581	519	3,756	17,921	
»	»	»	35	458	756	571	774	470	559	704	810	5,137	20,310	
682	487	282	77	18	18	296	116	»	»	»	»	1,976	19,529	
52	»	»	»	13	195	211	358	310	137	93	296	1,665	18,366	
177	236	106	152	233	602	502	393	292	369	415	528	4,005	18,396	
197	119	174	231	176	»	»	18	333	335	186	224	1,993	12,533	
»	»	»	55	57	254	422	141	145	635	393	205	2,307	16,831	
764	298	8	212	123	35	35	»	»	»	9	246	1,695	16,007	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,464	
468	436	204	127	564	344	596	174	»	»	»	424	3,337	17,658	
61	59	103	77	95	778	880	668	672	545	414	562	4,914	7,418	
231	365	77	104	27	14	»	»	»	»	»	»	818	13,438	

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.							DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.							
N° D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMEROS DE FABRIQUE.	DIAMETRE en pouces anglais — Cylindr.	DIAMETRE en pouces anglais — Roues motrices	CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835. 8 DERNIERS MOIS.	1836. ANNÉE ENTIÈRE.	1837. ANNÉE ENTIÈRE.	1838. ANNÉE ENTIÈRE.	1839. ANNÉE ENTIÈRE.	1840. ANNÉE ENTIÈRE.	1841. ANNÉE ENTIÈRE.	TOTAL.
36	*Delcaux*	168	14	54	Stephenson	3 juin 1838.	»	»	»	169	1,668	2,515	3,620	7,972
37	*La Meuse*	19	12	60	Cockerill	26 mai »	»	»	»	3,718	4,857	3,263	1,039	12,877
38	*Pepin de Landen*	20	12	60	Id	» » »	»	»	»	3,594	3,713	3,240	4,036	14,583
39	*Le 17 juillet 1831*	175	12	60	Stephenson	23 avril »	»	»	»	3,474	3,534	2,270	4,498	13,776
40	*Charles-le-Téméraire*	169	14	54	Id	2 août »	»	»	»	1,541	1,142	979	724	4,386
41	*Duquesnoy*	21	12	60	Cockerill	25 juillet »	»	»	»	2,426	3,940	2,924	1,313	10,603
42	*Despautère*	24	12	60	Id	24 » »	»	»	»	2,256	2,414	3,757	4,291	12,718
43	*Breydel*	22	12	60	Id	15 » »	»	»	»	3,601	4,863	1,859	2,544	12,867
44	*Le Tonneire*	217	14	60	Stephenson	3 août »	»	»	»	18	3,274	1,538	2,144	6,974
45	*Liévin Bauwens*	23	12	60	Cockerill	30 sept. »	»	»	»	1,855	3,876	3,728	4,010	13,469
46	*Le Transit*	38	12	60	Id	» » »	»	»	»	1,189	1,330	1,137	983	4,639
47	*Le Congrès*	39	12	60	Id	» » »	»	»	»	1,911	2,768	874	2,784	8,337
48	*Cockerill*	25	12	60	Id	28 » »	»	»	»	1,543	4,006	2,554	3,324	11,427
49	*Palfyn*	26	12	60	Id	30 octob. »	»	»	»	1,394	4,254	3,743	1,843	11,234
50	*Marguerite de Parme*	27	14	54	Id	27 nov. »	»	»	»	»	990	1,718	1,366	4,074
51	*Jean-sans-Peur*	238	12½	66	Stephenson	» » »	»	»	»	263	205	2,029	3,760	6,257
52	*Champagne*	239	12½	66	Id	» » »	»	»	»	»	2,620	3,169	1,244	6,933
53	*Van Helmont*	40	12	60	Cockerill	» » »	»	»	»	219	4,821	2,473	2,387	9,900
54	*Ortelius*	113	12½	66	Londgridge	» » »	»	»	»	»	2,141	2,446	1,850	6,437
55	*Tilly*	240	12½	66	Stephenson	15 janv. 1839.	»	»	»	»	2,381	3,302	1,424	7,107
56	*De Lannoy*	114	12½	66	Londgridge	18 » »	»	»	»	»	2,158	2,600	3,521	8,279
57	*Le Lion Belge*	115	12½	66	Id	» » »	»	»	»	»	1,099	2,590	2,011	5,700
58	*Comte Egmont*	28	14	54	Cockerill	6 février »	»	»	»	»	277	769	1,148	2,194
59	*La Ville de Cologne*	44	12	60	Id	» » »	»	»	»	»	2,451	1,158	2,186	5,795
60	*Comte De Horn*	29	14	54	Id	25 janvier »	»	»	»	»	80	1,544	2,317	3,941
61	*Triest*	43	12	60	Id	9 février »	»	»	»	»	2,657	1,778	1,373	5,808
62	*Gretry*	45	12	60	Id	26 » »	»	»	»	»	2,098	3,071	3,075	8,244
63	*Charles Martel*	241	12½	66	Stephenson	14 mars »	»	»	»	»	3,241	3,622	3,993	10,856
64	*La Constitution*	30	14	54	Cockerill	22 » »	»	»	»	»	18	1,271	1,830	3,119
65	*Teniers*	32	14	54	Id	3 avril »	»	»	»	»	18	3,131	4,593	7,742
66	*Jordaens*	31	14	54	Id	19 » »	»	»	»	»	797	377	1,958	3,132
67	*Quentin Metsis*	33	14	54	Id	27 » »	»	»	»	»	18	26	2,110	2,154
68	*Notger*	242	12½	66	Stephenson	7 mai »	»	»	»	»	2,971	1,988	3,434	8,393
69	*Le St-Michel*	1	13	66	Soc. du Renard.	» » »	»	»	»	»	574	655	1,886	3,115
70	*Gossec*	46	12	60	Cockerill	30 juin »	»	»	»	»	1,432	3,665	4,212	9,309

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.													TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
JANVIER.	FEVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.		
441	313	331	294	254	624	89	438	303	434	511	415	4,447	12,419	
154	173	254	»	»	10	86	529	458	157	221	95	2,137	15,014	
283	567	523	»	»	»	»	27	65	322	131	449	2,369	16,952	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13,776	
224	160	224	96	»	8	96	174	74	32	»	80	1,168	5,554	
104	144	56	112	128	24	»	»	8	88	96	177	937	11,540	
»	474	651	493	458	685	432	643	678	417	17	33	6,011	17,729	
168	39	129	»	»	»	»	»	»	»	118	488	942	13,809	
185	»	17	268	360	»	44	»	61	10	»	»	945	7,919	
»	»	»	»	73	361	492	487	438	207	379	18	2,455	15,924	
341	226	94	»	156	153	255	161	70	»	»	»	1,456	6,095	
8	»	»	»	»	»	»	104	139	367	259	427	1,304	9,641	
417	348	394	236	90	198	210	266	270	222	356	144	3,151	14,578	
344	157	217	292	166	»	»	»	»	»	»	»	1,176	12,410	
144	259	34	161	67	125	240	394	374	518	365	163	2,844	6,918	
278	325	418	46	46	139	124	86	170	278	319	197	2,426	8,683	
»	»	»	»	»	»	154	27	8	»	»	»	189	7,122	
253	176	309	331	317	419	357	40	»	»	»	269	2,471	12,371	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,437	
31	387	364	312	255	93	259	253	182	563	598	402	3,699	10,806	
179	63	»	48	120	219	234	325	171	301	289	249	2,198	10,477	
»	111	230	28	»	»	»	»	36	69	112	124	710	6,410	
67	13	75	22	149	210	24	73	428	512	390	219	2,177	4,371	
258	171	47	»	»	»	»	318	161	148	101	127	1,331	7,126	
338	627	492	»	»	»	9	255	169	116	94	405	2,505	6,446	
325	177	168	278	266	303	127	529	153	118	180	158	2,782	8,590	
527	244	704	»	»	»	»	»	647	317	43	»	2,482	10,726	
»	»	461	411	546	225	283	480	736	659	681	503	4,985	15,841	
335	583	534	33	497	636	625	623	385	»	124	462	4,837	7,956	
183	165	118	189	110	»	649	219	708	677	549	370	3,937	11,679	
264	302	288	»	»	38	245	216	173	»	»	»	1,526	4,658	
221	202	386	277	221	92	73	81	33	225	313	460	2,584	4,738	
110	96	442	334	202	176	126	»	»	»	23	132	1,641	10,034	
356	516	508	547	63	»	»	»	»	291	705	303	3,289	6,404	
136	380	131	»	»	»	379	646	602	371	698	238	3,481	12,790	

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.							DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.							
N° D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES.	NUMEROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais. Cylindr.	DIAMÈTRE en pouces anglais. Roues motrices.	CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835. 8 DERNIERS MOIS.	1836. ANNÉE ENTIÈRE.	1837. ANNÉE ENTIÈRE.	1838. ANNÉE ENTIÈRE.	1839. ANNÉE ENTIÈRE.	1840. ANNÉE ENTIÈRE.	1841. ANNÉE ENTIÈRE.	TOTAL.
71	*Le Sanglier des Ardennes.*	47	12	60	Cockerill....	30 juin 1839.	»	»	»	»	2,008	4,249	4,033	10,290
72	*Froissard*	34	14	54	Id	» » »	»	»	»	»	1,708	1,539	2,492	5,739
73	*Van Dyck*.....	2	13	66	Soc. du Renard.	1er juillet »	»	»	»	»	2,389	2,918	2,832	8,139
74	*La Victoire*.....	49	12	60	Cockerill....	13 août »	»	»	»	»	1,309	2,796	2,069	6,174
75	*Dodonæus*.....	3	13	60	Soc. du Renard.	13 juillet »	»	»	»	»	1,218	2,997	4,082	8,297
76	*J.-J.-Ph. Vilain XIIII.*	35	14	54	Cockerill....	13 août »	»	»	»	»	623	2,970	4,115	7,708
77	*Ph. De Comines*....	48	12	60	Id	» » »	»	»	»	»	1,149	3,112	2,813	7,074
78	*Pierre l'Hermite*....	4	13	66	Soc. du Renard.	12 » »	»	»	»	»	1,192	1,335	2,047	4,574
79	*Charles de Lorraine.*	50	12½	66	Cockerill....	1er sept. »	»	»	»	»	1,216	3,245	2,511	6,972
80	*Annecessens*	61	11	60	Id..... ...	17 » »	»	»	»	»	491	1,672	2,054	4,217
81	*Marnix*.....	62	11	60	Id	27 » »	»	»	»	»	479	1,769	2,144	4,392
82	*Brederode*.....	63	11	60	Id	24 » »	»	»	»	»	»	1,707	1,974	3,681
83	*Mercator*.....	51	12½	66	Id	16 octob. »	»	»	»	»	404	2,722	3,671	6,797
84	*Le Rhin*.....	52	12½	66	Id	» » »	»	»	»	»	769	2,697	3,611	8,077
85	*Maria*.....	5	13	66	Soc. du Renard.	» » »	»	»	»	»	332	2,598	1,591	4,521
86	*Geneviève de Brabant.*	53	12½	66	Cockerill....	12 nov. »	»	»	»	»	»	2,631	1,545	4,176
87	*Bucquoi*.....	245	12½	66	Stephenson..	13 » »	»	»	»	»	»	4,235	2,886	7,121
88	*Lairesse*.....	51	12½	66	Cockerill....	8 janv. 1840.	»	»	»	»	»	4,958	2,969	7,937
89	*Baudouin de Jérusalem*	64	11	60	Id	» » »	»	»	»	»	»	»	331	331
90	*Le Franchimontois*..	6	12½	66	Soc. du Renard.	25 » »	»	»	»	»	»	3,705	2,272	5,977
91	*Jacques Vandenberg.*	55	12½	66	Cockerill....	1er février »	»	»	»	»	»	5,256	3,450	8,706
92	*Hennepin*.....	123	12½	66	Londgridge..	13 » »	»	»	»	»	»	»	»	»
93	*Aguillon*..... .	124	12½	66	Id	15 » »	»	»	»	»	»	2,996	3,088	6,084
94	*St-Léonard*.....	1	12	60	Soc. St-Léonard.	17 » »	»	»	»	»	»	3,860	4,040	7,900
95	*Jacques De la Laing.*	7	12½	66	Soc. du Renard.	» » »	»	»	»	»	»	2,282	2,394	4,676
96	*Antine*.....	56	12½	66	Cockerill....	20 » »	»	»	»	»	»	3,363	4,866	8,229
97	*Jean-le-Victorieux*..	57	12½	66	Id	» » »	»	»	»	»	»	2,239	3,601	5,840
98	*Meyerus*	59	12½	66	Id	» » »	»	»	»	»	»	1,330	2,049	3,379
99	*Helena*.....	296	12½	66	Stephenson..	25 » »	»	»	»	»	»	2,278	1,747	4,025
100	*Firefly*....	49	12	60	Fenton Murray.	25 mars »	»	»	»	»	»	1,348	1,426	2,774
101	*Cleynaerts*	58	12½	66	Cockerill....	8 avril »	»	»	»	»	»	1,327	2,039	3,366
102	*Frédéric De Mérode.*	60	12½	66	Id	» » »	»	»	»	»	»	1,295	2,512	3,808
103	*Dumonceau*.....	65	12½	66	Id.....	» » »	»	»	»	»	»	1,840	2,576	4,416
104	*Atlas*	»	12	60	Scharp Roberts.	15 » »	»	»	»	»	»	1,381	3,317	4,698
105	*Busbecq*.....	8	12½	66	Soc. du Renard.	6 mai »	»	»	»	»	»	1,260	1,450	2,710

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.													TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
JANVIER.	FEVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.		
440	396	469	406	356	260	301	276	394	334	364	228	4,224	14,514	
»	»	386	67	75	»	»	»	181	697	533	538	2,477	8,216	
392	457	320	440	538	267	»	»	»	»	9	95	2,518	10,657	
298	276	386	184	258	108	264	221	252	367	238	310	3,162	9,336	
291	48	»	»	»	78	91	»	128	32	8	80	756	9,053	
649	454	209	521	»	»	»	»	»	»	»	»	1,833	9,541	
294	239	221	258	265	252	150	149	252	216	230	269	2,822	9,896	
342	419	357	156	405	99	328	180	371	64	18	125	2,864	7,438	
294	313	386	221	257	216	281	252	77	36	380	544	3,257	10,229	
123	110	176	158	123	132	198	106	220	132	172	57	1,707	5,924	
158	132	132	18	264	40	66	158	53	119	119	115	1,374	5,766	
132	141	106	220	22	224	145	145	123	158	105	»	1,521	5,202	
287	116	»	272	232	101	194	305	271	265	290	162	2,495	9,292	
75	291	381	189	493	372	493	195	220	537	423	422	4,091	12,168	
221	94	131	137	66	126	206	240	272	145	129	»	1,767	6,288	
10	187	253	306	322	357	514	373	80	375	»	343	3,120	7,296	
332	331	368	221	288	216	288	285	283	199	518	200	3,529	10,650	
292	252	246	255	»	194	287	268	277	31	49	183	3,434	10,371	
»	»	»	»	»	»	»	173	172	16	38	52	451	782	
314	24	»	112	192	338	485	395	163	269	274	150	2,716	8,693	
350	83	304	306	348	384	640	625	429	»	»	»	3,469	12,175	
»	74	184	184	»	»	»	»	180	324	293	322	1,561	1,561	
379	202	309	77	330	262	358	491	412	503	18	381	3,727	9,811	
586	454	290	141	70	158	201	273	189	387	368	282	3,399	11,299	
174	305	96	96	197	15	»	124	145	482	495	356	2,485	7,161	
446	478	534	167	295	161	»	134	348	276	750	509	4,098	12,327	
448	577	352	752	541	396	218	230	174	»	64	508	4,260	10,100	
330	310	510	341	317	171	170	406	264	99	232	156	3,306	6,685	
35	563	325	282	669	28	78	129	181	78	78	141	2,587	6,612	
273	53	66	495	369	408	73	69	61	19	48	116	2,050	4,824	
301	176	281	281	85	171	122	104	251	460	419	475	3,126	6,492	
324	163	190	190	215	283	61	98	308	440	477	647	3,396	7,204	
271	261	230	210	87	24	»	325	168	186	212	151	2,125	6,541	
»	106	247	339	418	118	193	927	294	269	438	410	3,259	7,957	
82	326	48	98	341	268	244	350	158	32	149	138	2,234	4,944	

DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.							DISTANCES PARCOURUES, en lieues de 5,000 mètres.							
N° D'ORDRE.	NOMS DES LOCOMOTIVES	NUMÉROS DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE en pouces anglais — Cylindr	DIAMÈTRE en pouces anglais — Roues motrices	CONSTRUCTEURS	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835. 8 DERNIERS MOIS.	1836. ANNÉE ENTIÈRE.	1837. ANNÉE ENTIÈRE.	1838. ANNÉE ENTIÈRE.	1839. ANNÉE ENTIÈRE.	1840. ANNÉE ENTIÈRE.	1841. ANNÉE ENTIÈRE.	TOTAL.
106	*Varin*	300	12½	66	Stephenson	19 mai 1840.	»	»	»	»	»	3,629	5,207	8,836
107	*Gramaye*	126	12½	66	Londgridge	» » »	»	»	»	»	»	1,112	4,576	5,688
108	*Philippe-le-Bon*	127	12½	66	Id	» »	»	»	»	»	»	2,097	4,300	6,397
109	*Rubruquis*	131	12½	66	Id	» » »	»	»	»	»	»	»	59	59
110	*Rega*	9	12½	66	Soc. du Renard.	6 juin »	»	»	»	»	»	4,715	5,518	10,233
111	*Plantin*	74	12	60	Cockerill	18 juillet »	»	»	»	»	»	733	2,360	3,093
112	*Verhuyen*	133	12½	66	Londgridge	6 août »	»	»	»	»	»	»	»	»
113	*Velbruck*	71	12½	66	Cockerill	26 » »	»	»	»	»	»	»	642	642
114	*Lombard*	72	12½	66	Id	31 » »	»	»	»	»	»	»	402	402
115	*Jacques De Guyse*	70	12½	66	Id	7 sept. »	»	»	»	»	»	»	275	275
116	*Baudouin de Constantinople.*	134	12½	66	Londgridge	15 » »	»	»	»	»	»	110	4,241	4,351
117	*Beck*	2	12	60	Soc. St-Léonard.	» » »	»	»	»	»	»	»	3,615	3,615
118	*Van Meteren*	73	12½	66	Cockerill	» » »	»	»	»	»	»	»	3,518	3,518
119	*Natalis*	75	12½	66	Id	3 octob. »	»	»	»	»	»	»	»	»
120	*Delcour*	3	12	60	Soc. St-Léonard.	24 » »	»	»	»	»	»	»	148	148
121	*La loi du 1er mai 1834.*	76	12½	66	Cockerill	16 nov. »	»	»	»	»	»	»	2,388	2,388
122	*Bollandus*	77	12½	66	Id	2 déc. »	»	»	»	»	»	»	1,514	1,514
123	*Butkens*	80	12½	66	Id	17 fév. 1841.	»	»	»	»	»	»	2,305	2,305
124	*La Ruelle*	10	12½	66	Soc. du Renard.	19 mars »	»	»	»	»	»	»	1,265	1,265
125	*Sanderus*	4	12	60	Soc. St-Léonard.	18 juin »	»	»	»	»	»	»	576	576
126	*Roland De Lattre*	5	13	66	Id	20 sept. »	»	»	»	»	»	»	248	248
127	*Van Espen*	8	13	66	Id	8 mars 1842.	»	»	»	»	»	»	»	»
128	*Van der Meisch*	12	12½	60	Soc. du Renard.	13 avril »	»	»	»	»	»	»	»	»
129		11	13	66	Soc. St-Léonard.	15 nov. »	»	»	»	»	»	»	»	»
						Totaux	10,074	29,561	61,594	129755	174577	236221	298393	940,155

DISTANCES PARCOURUES PENDANT L'ANNÉE 1842.													TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations.*
JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.		
636	352	479	176	67	526	563	352	28	528	563	563	4,833	13,669	
18	160	100	322	236	285	111	232	344	202	437	413	2,860	8,548	
246	»	352	395	326	17	184	250	»	»	938	915	3,623	10,020	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	392	323	715	774	
»	134	464	374	246	»	51	246	419	431	266	330	2,961	13,194	
»	10	235	306	114	126	4	»	317	207	239	375	1,933	5,026	
179	277	406	339	442	384	357	368	384	438	99	51	3,724	3,724	
355	317	493	368	171	293	293	342	378	267	398	423	4,096	4,738	
378	385	463	342	366	220	330	172	192	186	236	242	3,512	3,914	
465	297	196	196	415	537	561	659	333	239	349	502	4,749	5,024	
525	386	»	278	250	379	704	268	553	392	»	»	3,735	8,086	
443	106	405	462	616	639	597	452	»	»	»	318	4,038	7,653	
350	387	298	232	147	288	180	268	80	86	468	138	2,922	6,440	
»	232	516	682	720	680	728	870	764	631	514	466	6,703	6,703	
226	399	294	91	323	552	»	127	520	565	536	338	3,961	4,109	
325	334	403	265	186	232	138	67	127	252	136	132	2,597	4,985	
373	235	151	293	293	268	12	289	195	329	260	388	3,086	4,600	
515	426	211	386	317	70	352	132	74	138	129	187	2,937	5,242	
438	418	299	389	155	119	435	384	227	75	304	»	3,243	4,508	
651	106	228	660	360	329	501	756	296	244	212	317	4,660	5,236	
129	61	391	391	»	307	439	518	434	111	»	»	2,781	3,029	
»	»	81	81	500	293	464	146	57	479	451	623	3,175	3,175	
»	»	»	»	317	244	366	300	342	279	286	494	2,628	2,628	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32	314	346	346	
28,920	25,532	27,056	23,516	24,562	23,758	25,679	27,296	27,314	27,132	28,166	28,887	317,818	1,257,973	

RÉPARTITION

du nombre total de lieues parcourues pendant l'année 1842, *entre les divers services.*

DÉSIGNATION DES MOIS.	SERVICES.				*Observations.*
	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TRANSPORTS DE SABLE.	TOTAL.	
Janvier.	19,599	8,498	823	28,920	
Février.	17,157	7,283	1,092	25,532	
Mars	18,641	6,954	1,461	27,056	
Avril	17,116	5,344	1,056	23,516	
Mai	18,276	5,811	475	24,562	
Juin	17,849	4,803	1,106	23,758	
Juillet.	20,201	4,470	1,008	25,679	
Août	21,141	4,755	1,400	27,296	
Septembre	21,109	4,741	1,464	27,314	
Octobre	20,651	5,482	999	27,132	
Novembre	21,110	6,407	649	28,166	
Décembre	21,160	7,045	682	28,887	
Total général. . .	234,010	71,593	12,215	317,818	

N° XXIX.

Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le principe de l'exploitation jusqu'au 31 *décembre* 1842.

DATES.	DESIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS
		VOYAGEURS.
1836 4 juillet	Un habitant de Vilvorde	Cet homme a été victime de son imprudence il s'était placé entre deux waggons, le choc du départ le fit tomber
1837 17 août	Un boulanger de Malines.	Il s'est élancé d'un waggon pendant que le convoi était en marche
» 20 septembre	Un voyageur	Même cause
» 8 octobre	Un adjudant des pompiers de Gand	Il s'était obstiné à rester debout sur la rampe d'un waggon
1838 8 juillet.	Un paysan	Son imprudence Ayant perdu son chapeau, il s'est élancé d'un waggon pendant que le convoi était en marche
» 12 »	Plusieurs voyageurs	Le machiniste ayant alimenté d'eau le remorqueur qu'il conduisait, le ramena vers le convoi avec trop de vitesse
» 24 »	Un soldat déserteur étranger	Ayant voulu remonter en waggon pendant que le convoi était en marche, il tomba sur le rail way.
» 4 septembre.	Une femme	Même cause
» 29 novembre	Un voyageur	Il voulut monter en waggon lorsque le convoi était en marche, ne pouvant y parvenir, il s'accrocha à la voiture et, après des efforts inutiles, il lâcha prise et tomba sur les rails
1839 13 janvier	Un voyageur	Ayant voulu descendre d'une diligence pendant que le convoi était en marche, il tomba renversé sur les rails.
» 7 juin.	Un voyageur	Ayant voulu monter sur un waggon, il tomba près des rails et fut touché par une des voitures du convoi
1840 22 février	Un voyageur	Etant sorti du convoi arrêté près de Tervhe. il tomba du haut d'un viaduc.
» 28 mai.	Id	Ayant perdu son bonnet, il voulut le rattraper en s'élançant d'un waggon en marche
» 3 octobre	Id.	Rencontre d'un convoi de marchandises par un convoi de voyageurs, au point de jonction des deux voies dans la station d'Anvers
» 3 »	Id	Mêmes causes.
1841 12 janvier	Id	Précipité sur le banc voisin par un choc violent provenant de la rencontre d'un convoi de marchandises
» 12 »	Id.	Mêmes causes
» 31 mai	Id.	En sautant d'un waggon pour ramasser son bonnet
» 7 juillet	Id	En sautant d'un waggon
» 8 septembre	Id	Tombé sur un rail en sautant d'un waggon en marche
» 8 »	Id.	Un cheval échappé d'une prairie, fut broyé par la locomotive, sept voitures sortirent des rails
» 11 »	Une femme de chambre	Tombée d'une calèche chargée sur un waggon, en voulant retenir une caisse prête à se détacher.
» 25 »	Deux voyageurs.	Des voitures détachées vinrent heurter le convoi arrêté pour les reprendre
1842 11 juin	Un voyageur	Un convoi venant de Liége sortit des rails.
» 24 octobre	Id	Tombé sous la roue d'un waggon en voulant monter dans une voiture, le convoi étant en marche
» 23 »	Id	Un convoi sorti des rails
		EMPLOYÉS ET OUVRIERS DE L'EXPLOITATION.
1833	Un ouvrier	Etant ivre, il est tombé de la voiture
1837 1er novembre	Un garde-convoi	Il n'avait pas eu la précaution de rentrer dans une voiture pour passer sous le viaduc de Louvain
1838 11 janvier	Un garde-convoi	On n'a jamais su positivement la cause de la chute de ce garde qui tomba en voulant passer d'un char-à-bancs dans le waggon aux bagages.
» 5 mai.	Id.	En voulant passer sur un char-à-bancs non surmonté de barres de fer il s'accrocha à une simple latte qui, en se détachant, lui fit perdre l'équilibre et le fit tomber
» 3 août	Un chef d'atelier à la station de Bruxelles	Occupé à ajuster un nouveau tuyau d'alimentation à une locomotive, il fut pris entre la locomotive et le tender qu'il ordonnait de faire approcher avant de s'être retiré

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVES.	*Observations*
A été broyé par les 7 derniers waggons du convoi	Section de Malines.	On a rapporté que cet homme était ivre.
S'est fait une blessure grave à la tête en tombant sur les rails.	A une demi-lieue de Malines	Il s'est guéri de cette blessure
A eu les deux jambes tellement mutilées par les roues d'un waggon que l'amputation a dû en être faite.	Station d'Anvers.	Il a survécu à l'amputation, il a été nommé commis au bureau d'Aeltre, lieu de son domicile
A eu la tête fracassée par les roues de deux waggons.	Wetteren.	Cet individu se trouvait dans un état complet d'ivresse.
Une large blessure à la tête et une luxation au bras.	Entre Veerlyk et Louvain.	Ses blessures, quoique graves, ne donnaient pas de crainte pour sa vie.
Un voyageur eut une côte enfoncée et plusieurs autres reçurent des blessures plus ou moins graves	Termonde	
Une des roues du dernier waggon lui coupa la jambe.	Wespelaer	
Elle eut les deux pieds écrasés par les roues d'un waggon	Termonde	
Il eut les doigts d'un pied broyés par les roues du waggon	Cappelle.	
Trois ou quatre voitures lui passèrent sur les jambes qui furent tellement mutilées qu'elles durent être amputées.	Station de Bruxelles	Est mort quelques jours après l'amputation.
Il se fit une légère blessure à la jambe.	Aeltre	
Mort.	Fexhe.	
Ecrasé.	Entre Bruxelles et Hal.	
Fracture aux deux jambes	Station d'Anvers	
Contusions au mollet	Id.	
Fractures aux jambes (mort).	2,000 mètres de la station de Malines.	
Contusions.	Id	
Blessure à la tête.	Entre Malines et Anvers	
Contusions à la tête.	Tirlemont.	
Blessure à la tête.	Vilvorde	
Contusions à la tête.	Entre Haecht et Malines.	
Fracture à la jambe.	Vers Landen.	
Contusions à la tête.	Entre Courtray et Deynze	
Contusions.	Entre Vilvorde et Bruxelles	
Grièvement blessé.	Station de Thulin.	
Blessé légèrement	Entre Malines et Termonde.	
A eu les jambes et les bras mutilés.	Station de Bruxelles.	On ignore les dates précises, il a dû subir l'amputation d'une jambe
Ballotté entre le mur du viaduc et les voitures du convoi, il est tombé pour ne plus se relever vers le milieu du viaduc	Près de Louvain.	Le procès-verbal constate dix-huit blessures ou contusions.
A eu le poignet droit écrasé et par suite amputé.	Près de Vilvorde.	Est mort des suites de cette blessure
A eu la tête brisée d'un coup de marche-pied.	Près de la plaine de Monplaisir.	Mort deux heures après sa chute
La tête brisée.	Station de Bruxelles	Décédé dans le transport à l'hôpital

DATES.	DÉSIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
1838 4 août	Un surveillant	Des ouvriers travaillaient sur un remblai de quelques mètres de hauteur à replacer un rail A la vue d un convoi inattendu de troupes, attelé de deux remorqueurs, ils donnèrent, mais trop tard, le signal de l arrêt Les machinistes firent de vains efforts pour arrêter à temps les locomotives qui furent précipitées du haut du remblai entraînant avec elles les quatre premières des vingt voitures du convoi
» 20 »	Un ingénieur, un chef garde et un chauffeur	Un convoi spécial avait conduit le Roi à Ostende et revenant de nuit, le pont de la Sneppe se trouvant malheureusement ouvert, la locomotive franchit l'ouverture du pont, mais, retenue par le poids des voitures qui s étaient précipitées à sa suite dans la rivière, elle vint en briser deux par son recul
» 30 septembre	Deux ouvriers de l administration	Montés sur des waggons de service, que l'on envoyait à Waremme, ils eurent l imprudence de détacher ces waggons, avant que le convoi fut arrêté il arriva qu au moment où la corde fut décrochée le waggon éprouva une secousse qui les fit tomber tous deux sous les roues
» 1er octobre	Un machiniste	Le convoi était attelé de deux remorqueurs Au moment de partir, ce machiniste se trouvait entre les deux premières roues de celui qu il conduisait Le conducteur de la 1re machine l ignorant, donna le mouvement de progression et l'on n eut que le temps de retirer le machiniste avant que les roues de la locomotive n'eussent obéi entièrement à ce mouvement
1839 1er janvier.	Un garde-convoi	Est tombé du waggon des bagages — On ne connaît point la cause de sa chute
» 6 »	Id	Atteint par le poteau de la lanterne placée sur le pont de Duffel, il perdit l équilibre et tomba dans la Nèthe.
» 18 »	Un machiniste, un chauffeur et un ouvrier de la station	L explosion de la locomotive n° 288 de Stephenson, dont la vapeur avait été trop comprimée
» 28 »	Un garde-convoi	Il perdit l'équilibre en passant d'une voiture à l'autre
» 30 mars	Un garde-route	Le garde travaillait à la route, à côté des rails, lorsqu'un convoi (auquel il ne prit pas garde, malgré les avertissements réitérés du machiniste) le renversa, les deux jambes engagées sous les roues des voitures.
» 6 juin	Un ouvrier de l'entrepreneur	Des ouvriers de l entrepreneur conduisaient de Cappelle vers Malines deux waggons chargés, l un d eux voulut sauter sur ces waggons en marche, il tomba et fut écrasé
» 10	Un chauffeur.	Monté dans la station de Duffel, sur la locomotive n° 169 qui remorquait le convoi d'Anvers pour Bruxelles, afin de graisser le mécanisme, il eut le pied pris entre la bielle et le longeron lorsqu'on desserra le frein
» 23	Un ouvrier chargeur	Occupé avec d autres ouvriers à pousser un waggon chargé sur une voie d'évitement, il fut atteint par un waggon qui suivait
» 24	Un manœuvre	La main posée sur un bouton de locomotive qu il aidait à tourner, il fut atteint au coude gauche par le tender qu on avançait dans le même moment
» 26 »	Un garde-barrière	En traversant la route pour fermer une barrière au moment du passage d un convoi, il fut atteint et blessé.
» 8 décembre	Un ouvrier	Atteint d'étourdissement en allant chercher du coak, il tomba du waggon
» 20 »	Un garde barrière	En sautant d'un waggon à bagages il fit une chute
1840 1er février	Un garde barrière	Occupé à chasser son chien de la voie en vue d un convoi, il fut atteint par le buttoir de la locomotive.
» 28 »	Un ouvrier de l entrepreneur.	Pour fuir un éboulement il s est jeté sur un waggon qui l'a blessé à la cuisse
» 19 mars	Un garde-convoi.	La tête hors de la portière d'une voiture, il alla heurter un poteau de barrière
» 26 avril	Un chauffeur	Pendant qu'il huilait l'excentrique d'une locomotive le frein fut desserré et son bras engagé dans la roue motrice.
» 26 mai.	Un ouvrier de l'entrepreneur	Pris entre deux waggons il eut trois côtes cassées et le cœur écrasé.
» 21 juin	Un machiniste	Monté sur le couvercle d'une roue motrice pour remplacer un boulon pendant que le convoi était en marche, il fut culbuté et touché à la tête par le marche pied d'une diligence en voulant se relever.
» 23 »	Un garde barrière.	N'ayant pas traversé assez promptement la voie pour fermer sa barrière, le convoi de Liége l atteignit et lui écrasa les deux jambes.
» 13 juillet.	Un maçon	Les causes sont inconnues, même de la victime qui ne s'est rien rappelé de l'événement
» 15 »	Un pocheur	Un sourd muet monté sur la route allait être écrasé par le convoi de Bruxelles, lorsqu un ouvrier s'élance sur lui et le sauve Le pocheur, placé entre les deux voies, examine cet ouvrier et le sourd-muet, pendant que le convoi de Malines auquel il tourne le dos, le culbute et l écrase
» 8 septembre	Un machiniste	Assis sur le devant d'une locomotive pour y faire de légères réparations, il ordonna au chauffeur d avancer avant d avoir replacé le couvercle des glissières cette imprudence détermina un échappement de vapeur

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVES.	*Observations.*
Ce surveillant reçut quelques contusions.	Corbeek-Loo.	
Le chef garde et le chauffeur furent tués sur place L'ingénieur, serré entre la locomotive et le tender, reçut de graves blessures.	Pont de la Sneppe.	Malgre la gravité de ses blessures, l'ingénieur s'est entierement retabli
Un de ces deux ouvriers fut tué sur place. L'autre en fut quitte pour une legère contusion.	Waremme	
Deux côtes enfoncées et plusieurs fortes contusions	Waremme	Rétabli de ses blessures
Des blessures assez fortes à la tête et quelques légères contusions	Sempst	Il a repris son service environ deux mois après l accident.
De légères contusions.	Duffel.	A repris son service quelques jours apres l'accident.
Le machiniste eut la tête emportée. — Le chauffeur enlevé de la machine, retomba mort. — L'ouvrier reçut une blessure a la tête.	Station de Gand	
Les roues des voitures lui fracassèrent les deux cuisses.	Près d'Ans.	Est mort apres avoir subi l'amputation de la cuisse droite.
Il eut les deux jambes coupées.	Près d'Anvers.	Décédé quelques instants apres son arrivée à l'hôpital d'Anvers, ou il fut transporte immédiatement.
Ecrasé.	Section de Malines a Cappelle	
Pied gauche fortement endommagé.	Station de Duffel	
Id. écrasé.	Station de Louvain.	
Fracture de l'avan -bras et luxation du poignet.	Station de Gand.	
Fortes contusions	Près de Bost	
Tué.	Monplaisir.	
Cuisse cassée.	Station de Termonde.	
Jeté de côté et relevé expirant	Près Woroux.	
Hémorrhagie suivie de mort.	Entre Tirlemont et Waremme	
Fracture à la tête.	Station de Bruges.	
Fracture au bras	Station de Duffel.	
Mort.	Tranchée de Waremme.	
Id.	Entre Tirlemont et Landen.	
Id.	Commune de Muysen	On a rapporte qu'il était ivre
Bras droit broyé et pied gauche écrasé.	Entre Louvain et Vertryck.	
Ecrasé.	Entre Bruxelles et Vilvorde.	
Fortes brûlures sur le devant du corps	Station de Bruxelles (Midi).	

DATES.	DESIGNATION DES VICTIMES.	CAUSES DES ACCIDENTS.
1840 3 octobre.	Un garde-convoi	Rencontre d'un convoi de marchandises par un convoi de voyageurs, au point de jonction des deux voies dans la station d'Anvers
» 23 »	Un ouvrier	En enlevant la bûche d'un waggon à bagages, il est tombé du haut de ce waggon entraîné par la rupture de l'une des contoires qu'il tenait à la main
1841 8 janvier	Un chauffeur	Occupé à graisser le mécanisme d'une locomotive au moment où le convoi se mettait en marche, il eut le bras engagé dans les rais de la roue motrice
» 12 »	Trois gardes	Choc du convoi, près de Malines
» 15 avril	Un garde.	La main percée en aidant à remettre un waggon sur les rails
» 15 mai.	Un ouvrier chargeur	Ecrasé en passant entre deux waggons dont l'un était en mouvement
» 11 juin	Un ouvrier aux marchandises	Chuté d'une poutre chargée sur la voiture de l'entrepreneur du camionnage.
» 4 juillet	Un garde.	Pris entre deux waggons en voulant, au départ du convoi, rattacher une chaîne.
» 2 mai	Un employé aux bagages	Atteint en travaillant, par la roue d'un waggon
» 11 juillet	Un ouvrier.	Id. id
»	Un chef-garde	En aidant à déplacer une chèvre
» 30 août	Un garde impériale	Tombé d'un waggon pendant la marche du convoi
» 9 »	Un garde	Tombé sur la voie en passant d'un waggon à l'autre.
» 22 novembre.	Un chauffeur	Occupé à fixer la chaîne d'attache de la locomotive au départ du convoi
» 9 décembre.	Un ouvrier.	Imprudemment placé sur le marche pied de la locomotive, au départ du convoi il voulut retourner à la station et tomba
1842 17 février.	Un piocheur	Pris par le marche pied d'une voiture en voulant, à l'approche d'un convoi, retirer un levier baissé sous une bille
» 18 avril	Un ouvrier	Tombé d'un waggon à la descente des plans inclinés
» 22 »	Un garde-excentrique.	Tombe en voulant sauter du marche-pied d'un waggon sur lequel il s'était placé
» 24 »	Un ingénieur chef de station.	Le frein d'une voiture s'étant brisé lors de la descente d'un convoi des plans inclinés Le convoi est allé heurter contre un amas de sable.
» 24 »	Un ouvrier.	Id id
» 30 septembre	Un garde-barrière	Atteint par la machine en traversant la route à l'approche d'un convoi
» 16 octobre	Un machiniste	S'étant avancé sur le châssis de la locomotive pour graisser des pièces du mécanisme, il a glissé et a eu la jambe brisée entre le châssis et la bielle
» 15 décembre	Un garde-barrière	Atteint par un convoi spécial en voulant se rendre à son poste.
		PERSONNES ATTEINTES PAR LES CONVOIS EN CIRCULANT SUR LA ROUTE.
1837 21 décembre	Un marchand de chicorée domicilié à Laeken	On présume que cet homme, qui était sourd, ne s'est aperçu que trop tard de l'arrivée du convoi, on ignore pour quels motifs il se trouvait sur le rail-way
1839 15 août	Une femme	Un convoi l'atteignit par suite de son obstination à vouloir traverser le chemin de fer sur la commune de Buggenhout, à environ 300 mèt. du garde barrière, n° 27, malgré les avertissements de plusieurs personnes présentes.
1840 26 janvier	Un enfant.	Cet enfant de 11 ans, qui allait rejoindre son père dans la tranchée Wilmarson, fut poussé, par la violence du vent, sur un convoi en marche.
» 14 novembre	Un enfant	Qui a voulu traverser la route au passage d'un convoi et qui n'a pu être retenu
1841 24 septembre.	Un paysan.	S'obstinant à traverser la voie au moment où la machine rentrait dans la remise, tomba et fut victime de son imprudence
» 9 octobre	Un enfant	Atteint par la locomotive en traversant la voie et jeté à 10 met. de distance
1842 6 avril	Une femme	Se trouvant sur la voie, fut atteinte par un convoi
» 17 novembre	Un berger	Atteint par un convoi en voulant sauver quelques moutons qui s'étaient probablement élancés sur la voie
		SUICIDES.
		Depuis le principe de l'exploitation jusqu'au 12 novembre 1839, le chemin de fer a été un moyen de suicide pour deux individus qui se sont décapités en se couchant sur le rail dans l'attente du convoi
1839 14 novembre.	Un ouvrier terrassier	S'étant jeté sur la banquette, puis sur les rails, fut écrasé
1841 11 septembre	Un inconnu	Trouvé entre les rails, la tête, entourée d'un mouchoir, était séparée du corps
» 24 »	Un habitant de Zeelem	Trouvé sur le chemin près d'Anvers, la tête écrasée
1842 21 octobre.	Un ouvrier étranger à l'administration	S'est tué en se plaçant sur les rails lors du passage d'un convoi

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVES	*Observations.*
Blessure au pied	Station d Avers	
Épaule demise	Station de Bruxelles	
Fracture au bras	Station d Ans	
Contusions et blessures		
Blessure grave	Station de Wetteren	
Mort	Station d Ans	
Blessures a la jambe	Ans	
Blessures	Gingelom	
Grièvement blesse	Anvers	
Amputation d un pied	Ans	
Blessure au pied	Bruxelles	
Fracture d'une jambe (décede)	Entre Bruxelles et Vilvorde	
Fracture des deux jambes Décédé apres l'amputation	Près de Wetteren	
Deux doigts ecrases et amputes	Deynze	
Bras écrasé et amputé	Termonde.	
Blessures aux reins et a la tête, suivies de mort	Entre Landen et Waremme	
Jambe cassée	Ans a Liége	
Jambe broyée et amputee	Waremme	
Deux cotes fracturées, contusions à la poitrine et à l'épaule	Ans a Liege	
Jambe cassée	Id	
Broye sous les roues, relevé mort	Louvain a Tirlemont	
Fractures au bras et a la jambe droite, amputation suivie mort	Tunnel de Cumptich	
Écrasé	Ligne du Midi	
A été écrase, le convoi tout entier lui a passé sur le corps	à 30pas environ en deça de la chaussee de Laeken (station de Bruxelles)	C est le soir a l arrivee du dernier convoi, que cet accident a eu lieu
Lancée a 10 met elle expira quelques minutes après	Entre les bornes kilometriques n° 20 $\frac{1}{2}$ et 21	
Bras cassé	Tranchee de Wilmerson	
Ecrasé	Près de Vilvorde	
Id.		
La tête brisée, mort une heure après	Entre Tirlemont et Waremme	
Relevée sans vie	Pres de Fubise	Le machiniste fit siffler sa machine a plusieurs reprises mais la femme ne se retira pas
Le corps coupé en deux	Près de la station du nord a Bruxelles	
Ecrase	Plaine de Monplaisir	
Mort.	Commune d'Ever pres de Vilvorde	
Id	Commune de Berchem pres d'Anvers	
Tête séparée du corps	Pres de Soignies	

N° XXX.

Tableau des prix du camionage des marchandises, résultant de l'adjudication du 7 avril 1841.

DÉSIGNATION DES STATIONS.	MARCHANDISES DE DILIGENCE — Par colis de 50 kilog. et au-dessous	MARCHANDISES DE DILIGENCE — Par colis de 50 à 100 kilog	BAGAGES pour CHAQUE 50 KILOG.	TARIF N° 2. — PAR 100 KILOG. ET AU-DESSOUS. — 1re catégorie.	2e catégorie	3e catégorie	TARIF N° 2. — AU-DESSUS DE 100 KIL., DE 10 EN 10 KIL. — 1re catégorie	2e catégorie.	3e catégorie	PAR VOYAGE d'un camion ordinaire du bureau de reception à la station	PRISE A DOMICILE par 50 KILOG.	*Observations.*
	Fr	Fr	Fr.	Fr.	Fr	Fr.	Fr	Fr.	Fr	Fr	Fr	
Stations de Bruxelles (Nord et Midi).	» 10	» 14	» 13	» 14	» 17	» 20	» 014	» 017	» 02	1.35	» 05	Expire le 15 novemb 1842.
Station de Vilvorde	» 15	» 20	» 15	» 25	» 30	» 35	» 02½	» 03	» 03½	1.75	» 05	Id. le 31 décemb. »
Id. de Malines	» 13	» 18	» 15	» 20	» 25	» 30	» 01½	» 02	» 02½	1.10	» 04	Id. le 15 novemb. »
Id. d'Anvers	» 10	» 15	» 13	» 13	» 15	» 19	» 013	» 015	» 019	1.25	» 05	Id. le 15 novemb. »
Id. de Termonde	» 13	» 18	» 15	» 20	» 25	» 30	» 01½	» 02	» 02½	1.10	» 04	Id. le 1er juillet »
Id. de Gand	» 12	» 15	» 10	» 13	» 15	» 19	» 013	» 015	» 019	1.25	» 05	Id le 15 novemb. »
Id. de Bruges	» 09	» 145	» 095	» 12	» 15	» 25	» 012	» 015	» 025	1.00	» 06	Id. le 1er mai »
Id. d'Ostende	» 10	» 16	» 15	» 14	» 18	» 25	» 015	» 02	» 025	» 90	» 05	Id. le 1er juillet »
Id. de Courtray	» 13	» 18	» 13	» 20	» 25	» 30	» 015	» 02	» 025	» 75	» 04	Id. le 1er juin »
Id. de Tirlemont	» 13	» 18	» 15	» 20	» 25	» 30	» 015	» 02	» 025	1.10	» 04	Id. le 15 novemb. »
Id. de Louvain	» 10	» 14	» 10	» 20	» 25	» 30	» 015	» 02	» 025	1.10	» 04	Id. le 15 novemb. »
Id. de Vertryck	» 15	» 20	» 15	» 25	» 30	» 35	» 02½	» 03	» 03½	1.75	» 05	Id. le 31 decemb. »
Id. de Landen	» 15	» 20	» 15	» 25	» 30	» 35	» 02½	» 03	» 03½	»	» 05	Id. le 1er juillet »
Id. de St-Trond	» 12	» 16	» 12	» 20	» 23	» 35	» 02	» 23	» 02½	1.75	» 05	Id. le 1er juin »
Id. de Waremme	» 144	» 192	» 144	» 24	» 288	» 336	» 24	» 288	» 336	1.68	» 480	Id. le 1er mai »
Id. de Hal	»	»	»	» 10	» 10	» 10	»	»	»	1.00	» 05	Id. le 31 décemb. »
Id. d'Ans (pour Liége)	» 17	» 35	» 35	» 29	» 30	» 35	» 029	» 03	» 03½	4.00	» 05	Id. le 17 avril »

N° XXXI.

Tableau des contrats pour le camionage et le factage des marchandises, passés depuis la mise en vigueur des tarifs du 22 mars 1842.

STATIONS.	DATE DE L'APPROBATION.	DATE DU COMMENCEMENT DE L'ENTREPRISE.	PRIX. REMISE A DOMICILE. Par 100 kil. et au-dessous.	REMISE A DOMICILE. Au-dessus de 100 kil. Par 100 kil. calculé de 10 en 10 kil.	PRISE A DOMICILE. Par 100 kil.	PAR CAMION de 1,000 kil. et au-dessous du bureau de réception à la station	Observations.
Bruxelles	30 novembre 1842.	15 novembre 1842.	Fr. » 25	Fr. » 25	Fr. » 10	Fr. 2 00	
Malines	Id.	Id.	» 20	» 18	» 10	1 75	
Anvers	Id.	Id.	» 22	» 22	» 10	1 50	
Louvain	Id.	Id.	» 20	» 18	» 10	1 75	
Tirlemont	Id.	Id.	» 20	» 18	» 10	1 75	
St-Trond	24 mai 1842.	1er juin 1842.	» 20	» 20	» 10	»	
Waremme	7 mai 1842.	1er mai 1842.	» 16	» 16	» 12	»	Expiré le 31 décembre 1842.
Liége	12 avril 1842.	1er mai 1842.	» 20	» 20	» 14	1 40	
Termonde	30 juillet 1842.	1er juillet 1842.	» 20	» 20	» 10	»	
Gand	30 novembre 1842.	15 novembre 1842.	» 22	» 22	» 10	1 50	
Bruges	7 mai 1842.	1er mai 1842.	» 18	» 18	» 12	»	
Ostende	22 juillet 1842.	1er juillet 1842.	» 20	» 20	» 15	1 50	
Courtray	10 juin 1842.	1er juin 1842.	» 20	» 20	» 10	»	
Mouscron	1er février 1843.	1er février 1843.	» 20	» 20	» 10	»	
Tournay	22 octobre 1842.	23 octobre 1842.	» 20	» 20	» 14	1 40	
Mons	6 janvier 1842.	1er avril 1842.	» 12	» 12	» 12	»	Résilié le 3 avril 1843. Ce contrat, bien qu'antérieur au 22 mars, était cependant établi sur les mêmes bases que ceux passés postérieurement a cette époque.
Id.	3 avril 1843.	1er avril 1843.	» 18	» 18	» 10	»	
St-Ghislain	21 septembre 1842.	1er octobre 1842.	» 20	» 20	» 12	»	Résilié le 1er avril 1843.

Le transport des marchandises aux stations de Vilvorde, Vertryck, Landen, Waremme, Hal, Ans et St-Ghislain, n'offrant pas assez d'importance, il n'a pas été passé de nouveaux contrats de factage et de camionage pour ces stations où la prise et la remise a domicile sont actuellement effectuées par les agents de l'administration.

N° XXXII.

Soumission pour le factage et le camionage des marchandises.

Je soussigné . . . . . ., demeurant à . . . . . ., rue . . . . . ., n° . . . ., m'engage, sur ma personne et mes biens, meubles et immeubles, à faire, aux conditions ci-après détaillées, le service de la prise et de la remise à domicile des marchandises pour la station de . . . . . .

ART. 1er. L'entreprise a pour objet le factage des marchandises en destination ou en départ de . . . . . ., que l'administration fera remettre ou enlever à domicile; ce service comprend la conduite, le camionage, l'encaissement des frais de transport, débours, etc., le tout sous la responsabilité de l'entrepreneur.

Elle prendra cours le . . . . . .

ART. 2. L'entrepreneur fournira le matériel de voitures, bâches et cerceaux nécessaires à son entreprise, ainsi que les chevaux qui seront vigoureux et porteront un harnachement uniforme.

ART. 3. Les facteurs et conducteurs de l'entrepreneur devront porter, à leurs frais, l'uniforme prescrit et seront tenus d'exécuter les ordres du chef de station. En cas d'insubordination de leur part, l'entrepreneur devra pourvoir à leur remplacement; s'il se refusait à obtempérer à l'invitation qui lui en sera faite, l'administration les remplacera d'office.

L'entrepreneur s'oblige à choisir son personnel de facteurs parmi ceux que le changement dans le service rendra disponibles; il est entendu toutefois que l'administration n'assume de ce chef aucune responsabilité et qu'il demeure libre de congédier ces agents, s'il a lieu de se plaindre de leur infidélité ou de leur négligence en se conformant, pour leur remplacement, aux conditions indiquées ci-dessus.

ART. 4. L'entretien des voitures, des harnais, la nourriture des chevaux, le salaire des facteurs et voituriers demeurent exclusivement à la charge de l'entrepreneur.

ART. 5. L'entrepreneur devra avoir constamment et à ses frais, à la station, un fondé de pouvoir muni d'une procuration régulière, pour donner aux employés de l'administration décharge des marchandises qu'il recevra.

ART. 6. Les voitures devront toujours être rendues exactement à la station, aux heures fixées par l'administration; l'entrepreneur se conformera aux ordres de service qu'il recevra pour assurer le prompt enlèvement des marchandises de la station ou de chez l'expéditeur, pour les conduire à domicile ou à la station.

ART. 7. En cas de suspension totale ou partielle du service, par suite d'une cause étrangère à l'administration, celle-ci y pourvoira par des marchés d'urgence, aux frais de l'entrepreneur, contre lequel elle fera, en outre, valoir, au besoin, ses droits à des dommages-intérêts, de même que pour toute infraction aux clauses qui précèdent.

ART. 8. Le chargement des marchandises sur les voitures s'effectuera aux frais de l'administration; quant aux chargements et aux déchargements à domicile, ils auront lieu aux frais de l'entrepreneur. Il est entendu que, dans la station ainsi qu'au bureau de réception en ville, les facteurs et conducteurs de camions aideront, au besoin, les ouvriers de l'administration à charger les voitures.

ART. 9. L'entrepreneur est responsable des marchandises qui lui sont confiées, du

moment où son agent en a donné décharge; cette formalité remplie, elles sont censées lui avoir été remises en bon état ; sa responsabilité dure jusqu'à ce que le destinataire ait signé le livre de factage.

Art. 10. Les indemnités à payer pour pertes et avaries survenues à des marchandises, pendant le trajet de la station au domicile du destinataire, ainsi que du domicile de l'expéditeur à la station, ou pour retard dans la remise, seront acquittées par l'entrepreneur aux intéressés, aussitôt après l'évaluation ; sinon le montant en sera déduit des sommes à lui payer en exécution de son contrat, et, en cas d'insuffisance de celles-ci, recouvré sur son cautionnement.

Art. 11. Les facteurs seront munis de deux registres conformes aux modèles ci-annexés, l'un pour les jours pairs, l'autre pour les jours impairs; le commis aux marchandises, après avoir inscrit sur l'un de ces registres les marchandises à remettre à domicile, en fera la délivrance contre décharge au facteur, qui, dès-lors, deviendra responsable de la prompte livraison de ces marchandises en bon état aux destinataires.

Toutes sommes portées à recevoir sur les registres de factage seront, après chaque tournée, immédiatement versées par les facteurs entre les mains du chef de bureau ; ils devront aussi remettre, suivant qu'ils en auront reçu l'ordre, soit au bureau en ville, soit à la station, les articles refusés ou dont les destinataires seraient inconnus.

L'employé qui recevra ces objets émargera le livre de factage, pour la décharge de l'entrepreneur, qui ne recevra du chef de ce retour aucune indemnité ; il ne lui sera payé en ce cas que le simple prix stipulé pour la remise à domicile.

Le compte de l'entrepreneur sera immédiatement réglé sur les registres après chaque tournée, et l'on indiquera en même temps dans la colonne d'observations, l'heure de départ de chaque camion.

Art. 12. Il sera payé à l'entrepreneur, pour chaque expédition de marchandises de toute espèce, ou pour chaque partie de bagages figurant sur une même lettre de voiture ou portant l'adresse du même domicile :

Du poids de 100 kilog. et au-dessous . . . . . fr.
Pour celles au-dessus de 100 kilog., par 100 kilog. . . . . .
Pour transport et responsabilité, du bureau de réception en ville à la station, par camion de de 1,000 kilog. et au-dessous . . . . . .
Pour la prise à domicile, transport à la station et responsabilité pendant le parcours, par 100 kilog. . . . . .

Art. 13. L'administration se réserve le droit d'apporter aux conditions de ses tarifs tels changements qu'elle jugera nécessaires dans l'intérêt du commerce et du trésor.

Art. 14. Pour garantie de ses engagements, l'entrepreneur présente à l'approbation de l'administration et comme cautions personnelles, les sieurs . . . . . .
. . . . . .

Immédiatement après l'approbation de la soumission par M. le Ministre des Travaux Publics, l'entrepreneur versera dans la caisse du caissier-général de l'État un cautionnement de fr. . . . en numéraire ou en bons du trésor, contre quittance qui devra contenir l'imputation pour laquelle le cautionnement a eu lieu.

Il sera tenu d'informer le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, du jour où le cautionnement aura été versé; la quittance de ce dépôt sera échangée par l'entrepreneur au ministère des finances (administration du trésor public), contre un récépissé, lequel restera entre ses mains jusqu'à l'époque du remboursement; une autorisation spéciale, consignée sur cette pièce et émanée du chemin de fer, sera indispensable pour autoriser le remboursement des valeurs qu'elle représentera.

Art. 15. Le cautionnement sera versé dans les huit jours de l'approbation de la

soumission ; ce délai écoulé, l'administration se réserve le droit d'en poursuivre le recouvrement à charge de l'entrepreneur et de ses cautions.

ART. 16. L'administration du trésor public paiera directement, sur mandat de M. le Ministre des Travaux Publics, les sommes qui devront être prélevées sur le cautionnement.

ART. 17. Les paiements des sommes dues à l'entrepreneur pour son service auront lieu dans les vingt jours qui suivront l'expiration de chaque mois, sur états mensuels dressés par le chef de station, d'après les registres de factage, acceptés par l'entrepreneur, et visés par l'inspecteur chef du service des transports et par le directeur de l'administration.

Ces états seront transmis à M. le Ministre des Travaux Publics qui en ordonnera la liquidation.

ART. 18. Chacune des parties se réserve le droit de résilier le présent contrat par un avertissement signifié un mois d'avance à l'autre partie.

ART. 19. L'entrepreneur paiera tous les frais concernant son entreprise, tels que les frais d'impression, d'avertissement, de timbre, d'enregistrement et autres, résultant de la présente soumission.

Fait en triple, à . . . . ., le . . . . . 184 .

N° XXXIII.

Tableau des prix de transport des marchandises par routes ordinaires et par eau.

(Extrait des renseignements fournis par les Chambres de commerce pour ce qui concerne le transport des grosses marchandises, et des actes de concession des services de messageries pour ce qui concerne les marchandises de diligences.)

LIEUX D'EXPÉDITION.		LIEUX DE
		BRUXELLES — Marchandises de diligences par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		ANVERS — Marchandises de diligence par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		LOUVAIN — Marchandises de diligences par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		TIRLEMONT — Marchandises de diligences par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		LIEGE — Marchandises de diligences par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		VERVIERS — Marchandises de diligences par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		AIX-LA-CHAPELLE — Marchandises de diligences par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		COLOGNE — Marchandises de diligence par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		MALINES — Marchandises de diligence par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
		TERMONDE — Marchandises de diligences par 100 kil. — Grosses marchandises par 100 kil.
BRUXELLES	Par toutes	» » » » 2 50 1 00 » » 1 30 2 25 » 3 75 » 4 25 » 5 50 » » 2 00 à 2 11 »
	Par eau	» » » 0 25 à 0 25 » 0 40 à 0 50 » » » » » » » » » » » » »
ANVERS	Par toutes	» » » » » » » » » 1 70 » 2 90 » 3 60 » 5 00 » » » »
	Par eau	» » » » » » » » » » » » » » » 2 90 (a) à 4 30 » » » »
LIEGE	Par toutes	1 30 » » 1 75 à 2 60 » 1 25 (b) à 1 40 » » » » » 1 00 à 1 25 6 00 1 50 à 2 00 3 00 à 3 50 » » » »
VERVIERS	Par toutes	» 4 00 » 1 00 » » » » » 1 25 à 1 50 » » » 1 50 » 3 50 » » » »
ALOST	Par toutes	1 20 à 2.11 1 00 » » » » » » » » » » » » » » » » » »
	Par eau	» » » 1 25 » 1 25 » » » » » » » » » » » 1 00 » 0 50
GAND	Par toutes	» 1 00 4.00 1 35 » 1 50 » » » 4 00 » 6 00 » 7 00 » 10 » » 1 50 » 1 00
	Par eau	» 0 50 » 0 30 » 0 50 » » » » » » » » » 2 50 (c) » 0 60 » 0 40
BRUGES	Par eau	1.00 0 40 à 0 50 0.90 0 40 à 0 50 1.00 0.40 à 0 50 » » » » » » » » » 0 90 0 40 à 0 50 » »
OSTENDE	Par toutes	» » » » » » » » » » » » » » » » » » » »
	Par eau	» 0 30 à 0 55 » 0 30 à 0 55 » 0 30 à 0 55 » » » » » » » » » » » »
COURTRAY	Par toutes	» » » » » » » » » » » » » » » » » » » »
	Par eau	» 1 00 » 1 00 » » » » » » » » » » » » » » » »
TOURNAY	Par toutes	1 00 2 00 à 2 50 » 2 60 à 2 85 » 3 00 » » » 4 00 à 4 50 » 6 00 » 7 20 » 8 70 » 2 50 » »
	Par eau	» 1 10 » 0 90 » 1 00 » » » » » » » » » » » » » »
MONS	Par toutes	3 60 à 5 91 1 25 » 2 00 » » » » 0 60 3 50 » » 5 50 » 7.00 » 1 80 » »
	Par eau	» 0 62 » 0 61 » » » » » » » » » » » » » 0 60 » »
CHARLEROY	Par toutes	3.50 à 5 00 1 00 à 1 20 » 1 50 à 2 00 » 1 30 à 1 80 » 1 50 » 3 00 à 3 50 » 4 00 à 4 50 » » » » » 1 30 à 1 80 » »
	Par eau	» 0 70 à 0 80 » 1 00 à 1 20 » 1 10 à 1 12 » » » 0 60 à 0 80 » » » » » » » 1 10 à 1 20 » »
NAMUR	Par toutes	00 à 4 50 1 50 à 2 50 » 2 50 à 3 00 4 00 2 00 à 2 00 » 2 00 à 2 50 » » » » 4 00 » 5 00 » 2 50 à 3 00 » »
	Par eau	» » » » » » » » » 0 20 » 0 30 » » » » » » » »

DESTINATION.

ALOST		GAND		BRUGES		OSTENDE		COURTRAY		TIELT		TOURNAY		MONS		VALENCIENNES		CHARLEROY		NAMUR		*Observations.*
Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	Marchandises de diligences par 100 kil	Grosses marchandises par 100 kil	
1 20 a 2 11	»	»	1 25	»	»	»	»	»	»	7 91 a 8 00	2 75	4.00	2 25	3 60 a 3 91	1 75	8 00 a 9 00	3 00	3 50 a 5 00	»	4 00 a 4 50	2 00	(a) Par bateau à vapeur tous frais compris
»	»	»	0.30 à 0.45	»	0 30 à 0 75	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 60 à 0 70	»	»	(b) Pour le fer en barres par charge complète, fl 1
»	»	4 00	»	»	»	»	»	»	»	»	2 90 a 3 00	»	2 00	»	1 85	»	3 00 a 3 50	»	»	»	1 25 à 1 40	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(c) Transit ou péage en Hollande compris
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4 50 a 5 00	»	»	9 00 (b)	»	»	»	»	»	»	»	(d) Non compris les frais de déclaration à l'entrée ni à la sortie
»	»	»	3 50	»	7.00		9 00	»	7 00	»	7 00	»	»	»	5 50	»		»	»	»	»	
»	»	1 25 à 1 50	1 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	Les prix qui ne sont pas exactement déterminés varient dans la limite des deux chiffres indiqués, selon la nature des marchandises transportées
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1 25 a 1 50	0 80	»	»	2 00	1 00	»	1 50	»	1 00	4 80 a 6 00	2 50	»	1 50	»	2 00	»	»	»	2.75	»	4 50	
»	0.50	»	»	»	0 60	»	0 80	»	0 50	»	0 80	»	0 60	»	0 90	»	»	»	1.50	»	»	
»	»	0 40 à 0 50	0 20 a 0 25	»	»	0 30	0 15 a 0.17	»	»	»	3 50 (d)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2 75	»	»	»	»	»	6.00	»	»	»	»	
»	»	»	0 20 à 0.35	»	0 12 a 0 17	»	»	»	»	»	»	»	0 50	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	1 00	3 17 a 3 50	1 50	»	»	»	»	1 40 a 3 00	1.25	2 00	0 90	»	»	»	2 50	»	»	»	»	
»	»	»	0 50	»	»	»	»	3 00	»	»	0.50	»	»	»	1.00	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	1 35 a 1.70	»	1 75 a 2 20	»	2 50 a 3.00	2 00	1 00	2 00 a 2 50	1 50 à 2 00	»	»	2 64 a 3 00	2 00	»	3 50	»	»	»	6.00	
»	»	»	0 60	»	0 75	»	1.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	2 00	»	»	»	»	»	»	4 00	1 80	2 64 a 3 00	1 30	»	»	2 00 a 3 00	1 25	2 75	1 10	5 00 (b)	»	
»	»	»	0.41	»	»	»	»	»	»	»	0 37	»	0 25	»	»	»	0 22	»	»	»	»	
»	»	»	2 20 à 2 50	»	»	»	»	»	»	»	3 00	»	»	2 75	1 00 a 1 30	»	2 00	»	»	»	1 00 a 1 30	
»	»	»	1 20 à 1.30	»	1 50 a 1 60	»	1 70 a 1 80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0 40 à 0 50	
»	»	»	3 50 a 5 00	»	»	»	»	»	»	»	6 00	»	»	5 00 (b)	3 70 a 5 00	»	6.00	»	1 00 a 2 00	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

N° XXXIV.

Tableau indiquant les prix auxquels le département de la guerre a adjugé, depuis l'année 1832 *jusqu'à* 1842, *le service des transports militaires par terre et par eau, ainsi que les quantités transportées et les sommes payées annuellement.*

EXERCICES.	PRIX PAR 1,000 KILOG. ET PAR LIEUE DE DISTANCE.		QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		SOMMES PAYEES POUR TRANSPORTS.	
	PAR TERRE.	PAR EAU.	PAR TERRE.	PAR EAU.	PAR TERRE.	PAR EAU.
1832.	1 56	» 39 41/100	2,194,471	9,769,849	53,774 83	95,020 48
1833.	1 75	» 35 86/100	811,807	6,421,800	30,351 81	30,015 51
1834.	1 60	» 28 15/100	823,000	1,183,500	29,495 66	16,583 58
1835.	1 75	» 35 86/100	917,716	3,183,199	41,060 97	35,298 18
1836.	1 75	» 55 »	866,080	1,802,472	22,131 68	35,505 90
1837.	1 75	» 50 »	1,043,840	1,843,650	36,545 00	26,348 52
1838.	2 30	» 65 »	1,379,184	2,223,828	40,201 98	50,904 17
1839.	2 30	» 68 »	2,418,409	5,755,766	89,636 45	110,800 70
1840.	1 85	» 50 »	830,487	1,076,889	20,985 79	14,916 80
1841.	1 80	» 48 »	840,091	1,096,761	23,623 45	14,443 37
1842.	2 00	» 48 »	594,813	863,429	28,952 41	12,255 39

N° XXXV.

Projet de loi relatif aux moyens publics de transport par terre et par eau et à la poste aux chevaux.

PROJET

Présenté par le Gouvernement le 14 mars 1843.

LÉOPOLD, roi des Belges, etc.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à régler, sous les peines déterminées par la loi du 6 mars 1818, les conditions d'établissement et d'exploitation des moyens de transport, tant par terre que par eau.

ART. 2.

A dater du 1er janvier 1844, l'indemnité allouée aux maîtres de poste par la loi du 15 ventôse an XIII, sera supprimée.

A dater du même jour, tous entrepreneurs de voitures publiques, partant à heure fixe, qu'ils relaient ou non et quelles que soient la nature et la longueur des routes qu'ils desservent, paieront une taxe d'un $\frac{1}{2}$ centime par place destinée aux voyageurs et par kilomètre ou fraction de kilomètre parcouru.

On ne comptera que la moitié du nombre des places pour les services d'omnibus proprement dits, qui desservent les stations des chemins de fer et dont le parcours ne s'etend pas au-delà

RÉDACTION

Proposée par la section centrale le 6 avril 1843.

LÉOPOLD, roi des Belges, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à régler, sous les peines déterminées par la loi du 6 mars 1818, les conditions d'établissement et d'exploitation des moyens de transport, tant par terre que par eau.

ART. 2.

A dater du 1er janvier 1844, l'indemnité allouée aux maîtres de poste par la loi du 15 ventôse an XIII, sera supprimée.

A dater du même jour, tous entrepreneurs de voitures publiques quelconques, partant à heure fixe, dont le parcours s'étend au-delà du territoire de deux communes contiguës, paieront, quelles que soient la nature et la longueur des routes qu'ils desservent, savoir :

Pour les voitures qui relaient, une taxe d'un demi-centime;

Pour les voitures qui ne relaient pas, une taxe de $\frac{1}{4}$ cent.

} par place destinée aux voyageurs et par kilomètre ou fraction de kilomètre parcouru.

Les entrepreneurs de toutes autres voitures, partant soit à heure fixe, soit à

du territoire de deux communes contiguës.

La taxe mentionnée au § 2 du présent article, constituera une recette de l'État.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à réorganiser la poste aux chevaux et à accorder aux titulaires des divers relais des sub ventions dont le chiffre total ne pourra, dans aucun cas, dépasser le produit de la taxe établie par l'art. 2.

Mandons et ordonnons, etc.

volonté, qui obtiendront du Gouvernement le droit de stationner aux abords du chemin de fer et d'y prendre des voyageurs, paieront 30 centimes par mois et par place destinée aux voyageurs.

Un règlement d'administration générale fixera le périmètre du lieu de stationnement pour chaque ville.

La taxe mentionnée au présent article constituera une recette de l'État. — Elle sera payée par mois et recouvrée par les receveurs de l'État comme en matière de contributions publiques.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à réorganiser la poste aux chevaux et à accorder aux titulaires des divers relais des subventions, dont le chiffre total, y compris les frais de bureaux et d'inspection de la poste, ne pourra, dans aucun cas, dépasser le produit de la taxe établie par l'art. 2.

Le montant de ces subventions sera annuellement porté au budget des dépenses.

ART. 4.

La présente loi cessera d'être obligatoire le 1er janvier 1846, si elle n'est renouvelée avant cette époque.

Mandons et ordonnons, etc.

N° XXXVI.

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

CONTRÔLE DU TIMBRE.

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

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

1° La vérification des prix indiqués sur les coupons de voyageurs;

2° L'apposition du timbre sur les imprimés;

3° L'envoi aux chefs de service des imprimés timbrés;

4° La conservation du timbre;

5° La comptabilité des coupons délivrés aux contrôleurs chefs de service;

6° La vérification éventuelle de cette comptabilité dans les bureaux des contrôleurs et des chefs de station.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MAGASIN DES IMPRIMÉS.

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

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

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

1° Les commandes à l'imprimeur ;
2° L'impression des prix et destinations sur les coupons de voyageurs ;
3° L'envoi des coupons au contrôleur du timbre.

B. *En ce qui concerne les imprimés en général.*

1° Les commandes à l'imprimeur ;
2° L'expédition des imprimés de l'espèce aux fonctionnaires ou employés qui en ont fait la demande.

Art. 3. Les commandes à l'imprimeur se font par bons détachés d'un registre à souches et signés par le directeur de l'administration.

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

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

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

Art. 5. Toutes les fournitures d'imprimés sont renseignées dans un registre-journal d'entrée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 11. Toutes les délivrances d'imprimés sont renseignées dans un registre-journal de sortie.

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

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

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

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

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

Art. 13. A l'expiration de chaque mois, le garde-magasin transmet à la direction un état présentant la situation du magasin.

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

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

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

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

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

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

Bruxelles, le janvier 1843.

Le directeur,

MASUI.

Bruxelles, le 8 février 1843.

Vu et approuvé :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

N° XXXVII.

Arrêté royal du 8 avril 1843, organisant le personnel de l'administration des chemins de fer en exploitation.

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant que l'état d'avancement des travaux de construction des chemins de fer permet d'espérer que toutes les lignes décrétées seront livrées à la circulation pour la fin de 1843;

Considérant que, dans l'intérêt de l'économie et de la bonne exécution du service, l'on doit chercher, autant que possible, à assurer le service des sections nouvelles avec le personnel actuel de l'exploitation, et qu'à cet effet il est indispensable d'arrêter les cadres de ce personnel;

Voulant d'ailleurs fixer les traitements et poser certaines règles sur l'admission aux emplois vacants, ainsi que sur l'avancement;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. L'administration des chemins de fer en exploitation a pour chef un directeur, placé sous les ordres immédiats du Ministre des Travaux Publics.

Art. 2. Elle comprend quatre branches principales de service :

A. L'administration générale;

B. Le service des routes et dépendances;

C. Le service de locomotion;

D. Le service des transports.

§ *A*.

ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

Art. 3. L'administration générale comprend un secrétariat et trois divisions.

Savoir :

Division des routes et dépendances;

Division de la locomotion;

Division des transports.

Art. 4. Quatre fonctionnaires supérieurs, ayant rang d'ingénieur en chef ou d'inspecteur d'administration, sont respectivement chargés :

Du secrétariat;

De la division des routes et dépendances;

De la division de locomotion;

De la division des transports.

Art. 5. Le directeur a à sa disposition, pour l'inspection et la surveillance de la branche de service ressortissant à chaque division, un fonctionnaire supérieur ayant rang d'ingénieur en chef ou d'inspecteur d'administration.

Art. 6. Indépendamment de la surveillance exercée par le directeur et par les agents sous ses ordres, le Ministre des Travaux Publics fait surveiller tous les travaux, tant d'entretien et de renouvellement que de premier établissement, par l'inspecteur général et les inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées.

Ces fonctionnaires rendent compte au Ministre de leurs inspections et lui font telle

propositions qu'ils jugent convenir; mais ils ne donnent pas d'ordre et n'interviennent, en aucune façon, dans l'exécution du service.

Toute proposition du directeur, pour constructions nouvelles ou travaux de renouvellement, est soumise à l'examen du conseil ou de la commission permanente des ponts et chaussées ; dans ce cas, le directeur fait de droit partie du conseil ou de la commission.

ART. 7. Indépendamment des fonctionnaires mentionnés aux art. 4 et 5, sont attachés à l'administration générale :

3 ingénieurs et sous-ingénieurs,
2 contrôleurs,
3 vérificateurs,
3 conducteurs,
8 chefs de bureau,
50 commis,
8 surveillants,
8 dessinateurs,
2 timbreurs,
13 messagers, huissiers, garçons de bureau et concierge.

§ B.

SERVICE DES ROUTES ET DÉPENDANCES.

ART. 8. Le service des routes et dépendances se subdivise de la manière suivante :

1° Entretien et police du rail-way ;
2° Constructions nouvelles et travaux de parachèvement.

Entretien et police du rail-way.

ART. 9. Sont attachés au service d'entretien et de police du rail-way :

4 ingénieurs, chefs de service,
3 ingénieurs ou sous-ingénieurs,
4 conducteurs,
10 commis et commis-dessinateurs,
45 surveillants,
4 garçons de bureau.

Constructions nouvelles et travaux de parachèvement.

ART. 10. Sont attachés au service des constructions nouvelles et travaux de parachèvement :

4 ingénieurs,
3 architectes,
9 conducteurs,
17 surveillants,
9 commis,
6 commis-dessinateurs,
1 géomètre.

§ C.

SERVICE DE LOCOMOTION.

ART. 11. Le service de locomotion se subdivise de la manière suivante :

1° Traction des convois;
2° Entretien du matériel;

3° Fabrication du coak ;
4° Arsenal de Malines.

Traction des convois et entretien du matériel.

ART. 12. Sont attachés aux services de la traction des convois et de l'entretien du matériel :

4 ingénieurs-mécaniciens,
4 sous-ingénieurs ou conducteurs,
10 commis-dessinateurs,
4 surveillants,
4 garçons de bureau,
10 chefs d'atelier,
67 machinistes,
62 chauffeurs.

Fabrication du coak.

ART. 13. Sont attachés au service de la fabrication du coak :

1 ingénieur,
1 conducteur,
1 commis,
6 surveillants,
1 messager,
2 portiers.

Arsenal de Malines.

ART. 14. Le service de l'arsenal de Malines se subdivise de la manière suivante :
1° Ateliers de grosses réparations des locomotives ;
2° Ateliers de montage et de réparation des voitures ;
3° Magasin central.

ART. 15. Sont attachés au service de l'arsenal de Malines :

1 ingénieur, chef de service,
2 ingénieurs-mécaniciens ou chefs des ateliers,
2 sous-ingénieurs,
4 conducteurs,
1 conservateur du matériel,
4 commis,
6 commis-dessinateurs,
12 surveillants,
15 élèves-mécaniciens,
3 portiers,
4 garçons de bureau.

§ D.

SERVICE DES TRANSPORTS.

ART. 16. Le service des transports se subdivise de la manière suivante :
1° Service des voyageurs ;
2° Service des marchandises ;
3° Service des stations.

Service des voyageurs et des marchandises.

ART. 17. Sont attachés aux services des voyageurs et des marchandises :

3 contrôleurs,
3 commis,
110 gardes-convoi,
37 gardes-frein,
18 gardes-tenders,
7 garçons de bureau.

Service des stations.

ART. 18. Sont attachés au service des stations :

48 chefs et sous-chefs de station,
10 surveillants,
120 commis,
30 facteurs,
25 peseurs,
12 officiers de police,
15 adjoints de police,
12 garçons de bureau,
36 portiers.

ART. 19. Nous nous réservons d'étendre les cadres ci-dessus établis, pour le cas où ils seraient reconnus insuffisants.

ART. 20. Les traitements sont fixés comme suit :

Ingénieur en chef ou inspecteur d'administration de 1re classe . . . fr.	6,300
Ingénieur en chef ou inspecteur d'administration de 2e classe	5,200
Ingénieur, contrôleur ou architecte de 1re classe	3,800
Id., id. ou id. de 2e classe	3,200
Ingénieur ou contrôleur de 3e classe	2,400
Sous-ingénieur	2,000
Chef de bureau de 1re classe	3,000
	2,700
Id. de 2e id.	2,400
	2,100
Conservateur du matériel	3,000
Vérificateur	2,400
Chef de station de 1re classe.	2,700
Id. 2e id.	2,400
Id. 3e id.	2,100
Sous-chef de station de 1re classe	1,800
Id. 2e id.	1,500
Id. 3e id.	1,200
Commis de 1re classe.	2,100
	1,800
Id. 2e id.	1,500
	1,200
Id. 3e id.	1,080
	900
Commis-adjoint	720
	600

Conducteur de 1re classe.	2,400
Id. 2e id.	2,000
Id. 3e id.	1,500
Aspirant-conducteur	1,000
Surveillant principal.	2,100
Id. de 1re classe	1,800
Id. de 2e id.	1,500
Id. de 3e id.	1,200 1,000
Dessinateur de 1re classe.	1,800
Id. 2e id.	1,500
Id. 3e id.	1,200 1,000
Chef d'atelier	2,500
Machiniste.	2,000
Chauffeur	1,500
Élève-mécanicien	1,000
Premier chef-garde	2,000
Chef-garde, chef facteur.	1,800
Garde de 1re classe	1,500
Id. 2e id.	1,320
Id. 3e id.	1,200 1,080
Facteur de 1re classe	1,500
Id. 2e id.	1,200
Id. 3e id.	1,080
Officier de police	1,200
Adjoint de police	960
Peseur	900
Messager	900
Garçon de bureau.	780
Portier de 1re classe	780
Id. 2e id.	720
Garde-frein	900
Garde-tenders	900

Art. 21. Les indemnités pour frais de déplacement, de séjour et de bureau sont réglées par dispositions ministérielles, d'après l'importance des services.

Art. 22. Outre leur traitement fixe, les fonctionnaires et employés qui sont dans le cas d'exercer une influence marquée sur la balance des recettes et dépenses, toucheront un tantième du produit net, conformément aux bases que nous nous réservons de fixer ultérieurement, sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics.

Art. 23. Sont nommés par nous, sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics :

Les ingénieurs de tout grade ;
Les inspecteurs d'administration ;
Les architectes ;
Le conservateur du matériel ;
Les contrôleurs ;
Les chefs de bureau ;
Les conducteurs ;
Les vérificateurs ;
Les chefs de station ;

Les chefs de convoi, et
Les chefs d'atelier.

Art. 24. Sont nommés par notre Ministre des Travaux Publics :
Les surveillants et commis de tout grade;
Les sous-chefs de station;
Les machinistes et chauffeurs;
Les élèves-mécaniciens;
Les gardes-convoi et gardes-tenders;
Les facteurs et peseurs;
Les messagers, garçons de bureau et portiers.

Art. 25. Tous les agents autres que ceux désignés aux art. 23 et 24, n'ont pas de nomination et sont payés sur états de salaires.

Notre Ministre des Travaux Publics fixe le nombre et détermine le taux des salaires à leur accorder.

Ils sont admis et congédiés par le directeur de l'administration.

Les décisions prises à ce sujet par le directeur sont immédiatement portées à la connaissance de notre Ministre des Travaux Publics.

Art. 26. Nul n'est admis dans l'administration des chemins de fer en exploitation, qu'aux conditions ci-après déterminées pour chaque nature d'emploi :

Élèves-mécaniciens.

Art. 27. Les élèves-mécaniciens suivent l'enseignement pratique qui est donné à l'arsenal de Malines, dans le but de former des surveillants de station, des contre-maîtres, des chefs d'atelier, des conducteurs et des sous-ingénieurs-mécaniciens.

Leur nombre est limité à quinze.

Art. 28. Tous candidats autres que les sous-ingénieurs et conducteurs honoraires des ponts et chaussées et des mines ne sont admis comme élèves-mécaniciens qu'après examen.

Art. 29. Les élèves-mécaniciens ne reçoivent aucun traitement pendant la première année de leur admission; après ce terme et lorsqu'ils rendent des services réels, ils peuvent être rétribués sur le pied de ce qui est statué à cet égard par le présent arrêté.

Sous-ingénieurs et conducteurs-mécaniciens.

Art. 30. Les places de sous-ingénieur-mécanicien sont conférées à la suite d'un examen, auquel ne sont admis que les sous-ingénieurs honoraires des ponts et chaussées et des mines, pouvant justifier d'une pratique de 18 mois au moins, et les conducteurs-mécaniciens, ayant au moins un an de grade.

Art. 31. Les places de conducteur-mécanicien sont conférées à la suite d'un examen, auquel ne sont admis que les conducteurs honoraires des ponts et chaussées et des mines, pouvant justifier d'une pratique de 18 mois au moins; les surveillants de station, contre-maîtres et chefs d'atelier et les élèves-mécaniciens ayant au moins un an de grade.

Surnuméraires pour le travail des bureaux.

Art. 32. Les surnuméraires pour le travail des bureaux sont nommés à la suite d'un examen, auquel les candidats âgés de moins de 25 ans sont seuls admissibles.

Art. 33. Les surnuméraires ne reçoivent ni traitement ni émoluments, à moins qu'ils ne soient chargés de remplacer des employés absents par congé ou autrement.

Dans ce cas, il peut leur être accordé la moitié du traitement de l'employé absent.

ART. 34. La durée du surnumérariat est d'une année au moins; après ce terme et pour autant que les cadres le permettent, le surnuméraire qui aura fait preuve d'aptitude et de connaissances suffisantes pourra être nommé commis-adjoint.

Gardes-convoi, facteurs et peseurs.

ART. 35. Les gardes-convoi, facteurs et peseurs ne sont nommés qu'après un examen.

Sont seuls admissibles à l'examen, les candidats âgés de moins de 27 ans, sachant lire et écrire le français ou le flamand et dresser un compte de recettes.

A mérite égal, la préférence est accordée aux candidats qui ont des notions des langues allemande ou anglaise.

Machinistes.

ART. 36. Les machinistes ne sont nommés qu'après examen; ils doivent savoir lire et écrire, savoir monter et démonter une locomotive et avoir fait, pendant un mois au moins, le service de chauffeur.

Chauffeurs.

ART. 37. Les chauffeurs sont choisis parmi les ouvriers forgerons et mécaniciens et, de préférence, parmi les ouvriers des ateliers de l'administration.

Gardes-salle d'attente, portiers.

ART. 38. Les gardes-salle d'attente et portiers sont nommés à la suite d'un examen, auquel ne sont admis que les candidats âgés de moins de 40 ans et sachant lire et écrire le français ou le flamand.

A mérite égal, les candidats possédant les langues allemande ou anglaise obtiennent la préférence.

Gardes-frein, gardes-tunnel, gardes-pont, gardes-excentrique.

ART. 39. Les gardes-frein, gardes-tunnel, gardes-pont, gardes-excentrique sont choisis, après examen, parmi les ouvriers mécaniciens, charpentiers, maçons, forgerons, ajusteurs et monteurs, sachant lire et écrire.

ART. 40. Notre Ministre des Travaux Publics arrêtera les programmes pour les examens prévus aux articles qui précèdent, et désignera, sur la proposition du directeur, les membres des diverses commissions d'examen.

ART. 41. Les gardes-convoi, facteurs, peseurs, machinistes, chauffeurs, gardes-frein, gardes-salle d'attente, portiers, gardes-tunnel, gardes-pont, gardes-excentrique et gardes-barrière ne sont définitivement admis qu'après avoir été employés à l'essai pendant trois mois au moins.

ART. 42. Les préposés des bureaux de recettes, bagages et marchandises, gardes et facteurs de tout grade ne sont installés qu'après avoir versé le cautionnement prescrit par les arrêtés des 20 juillet 1840 et 3 juin 1841.

ART. 43. Avant d'entrer en fonctions, les fonctionnaires et employés sont tenus de prêter le serment prescrit par la loi du 5 mars 1831.

Art. 44. L'avancement des fonctionnaires et employés est circonscrit dans les limites des cadres; il se règle eu égard aux services rendus et à la capacité des titulaires.

A titres égaux, la préférence est accordée à l'ancienneté dans le grade.

Art. 45. Toute proposition d'avancement, d'indemnité extraordinaire ou de récompense, est adressée au Ministre par le directeur.

Elle doit être accompagnée d'un extrait de l'état de signalement du fonctionnaire ou employé.

Art. 46. Le directeur donne immédiatement avis au Ministre de toute vacance dans le personnel, par décès ou autrement.

En cas d'urgence, il remplace provisoirement le titulaire par un autre employé de l'administration.

Il donne avis au Ministre de chaque mutation dans les trois jours.

Art. 47. Toute demande de démission est adressée au Ministre par la voie hiérarchique.

Art. 48. Les punitions sont infligées par le directeur, lorsqu'elles n'excèdent pas cinq jours de retenue de traitement; dans le cas contraire, elles le sont par le Ministre, sur la proposition du directeur.

Les décisions du directeur portant punitions sont immédiatement communiquées au Ministre.

Art. 49. Dans aucun cas, les fonctionnaires et employés ne peuvent être distraits du travail ou genre de service inhérent à leurs fonctions.

Il est également défendu de distraire les ouvriers du travail pour lequel ils sont engagés et de faire exécuter le service inhérent à certaines fonctions par des personnes admises comme ouvriers.

Art. 50. Est immédiatement congédié tout employé qui, pendant la même année, a encouru trois punitions mises à l'ordre du jour ou à l'égard duquel il existe des saisies-arrêts, reconnues ou déclarées bonnes et valables, pour une somme supérieure à celle qu'il est possible d'acquitter au moyen de l'abandon, pendant dix années, de la portion saisissable du traitement.

Art. 51. Les fonctionnaires et employés actuellement en fonctions, conserveront le titre qu'ils possèdent en vertu de leur nomination.

Art. 52. Les fonctionnaires jouissant actuellement de traitements supérieurs aux taux fixés par le présent arrêté toucheront, à l'avenir, la différence entre ce taux et leur traitement, à titre de traitement supplémentaire personnel.

Art. 53. Les fonctionnaires et employés qui n'ont pas encore prêté le serment prescrit par la loi satisferont à cette obligation dans un délai de trois mois, à défaut de quoi ils seront considérés comme démissionnaires.

Art. 54. Les fonctionnaires et employés qui n'ont pas encore versé le cautionnement prescrit par les arrêtés des 20 juillet 1840 et 3 juin 1841, satisferont à cette obligation dans un délai de trois mois, à défaut de quoi ils seront considérés comme démissionnaires, à moins qu'il ne soit possible de leur confier un service pour lequel il n'est pas exigé de cautionnement.

Art. 55. Notre Ministre des Travaux Publics prendra toutes les mesures et dispositions dont la nécessité sera reconnue, pour assurer l'exécution des articles qui précèdent.

Donné à Bruxelles, le 8 avril 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. Desmaisières.

N° XXXVIII.

Loi relative à la police des chemins de fer.

Léopold, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

Mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation.

Art. 1er. Il n'est permis de planter à l'avenir, sans autorisation du Gouvernement, qu'à la distance de 20 mètres du franc-bord des chemins de fer, pour les arbres à haute tige, et à la distance de 6 mètres pour les têtards et autres arbres.

La même autorisation est requise pour les amas ou dépôts de pierres, pour les bâtisses et autres constructions, dans une distance de 8 mètres.

Néanmoins, lorsque la disposition des localités le permettra, le Gouvernement pourra, par arrêté royal, réduire les distances ci-dessus fixées.

Art. 2. Il est défendu d'ouvrir, sans autorisation du Gouvernement, des sablières ou des carrières et minières à ciel ouvert, le long des chemins de fer dans la distance de 20 mètres.

Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de 3 mètres sur le terrain naturel, les riverains ne pourront, sans autorisation du Gouvernement, pratiquer d'autres excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai et mesurée à partir du pied du remblai.

Art. 3. Il est défendu d'établir dans la distance de 20 mètres du franc-bord des chemins de fer, des toitures en chaume ou autre matière combustible, ainsi que des meules de grains ou dépôts de matières combustibles.

Art. 4. Toute contravention aux art. 1er, 2 et 3, ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des art. 1er et 2, sera punie d'une amende de fr. 16 à fr. 200. Les contrevenants seront, en outre, condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, bâtisses ou autres constructions, et amas ou dépôts de pierres, les excavations, toitures ou dépôts illicitement établis.

Passé ce délai, le jugement sera exécuté par l'administration, aux frais du contrevenant; ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense, comme en matière de contribution publique, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

Art. 5. Le Gouvernement pourra, lorsque la sûreté des convois ou la conservation du chemin de fer lui paraîtra l'exiger, faire supprimer, moyennant indemnité préalable, à fixer de gré à gré ou par justice, les plantations, bâtisses, constructions, excavations ou dépôts, qui existent actuellement dans les zones déterminées par les art. 1er, 2 et 3.

Art. 6. Quiconque aura entravé volontairement ou tenté d'entraver la circulation sur un chemin de fer, en y déposant des objets quelconques, en dérangeant les rails ou leurs supports, en enlevant les chevilles ou clavettes, ou en employant tout autre moyen, de nature à arrêter le convoi ou à le faire sortir des rails, sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de fr. 50 à fr. 200.

Le délinquant pourra, en outre, être placé sous la surveillance spéciale de la police, conformément à la loi du 31 décembre 1836 (*Bulletin officiel*, n° 651); pendant deux ans au moins et cinq ans au plus.

Si le fait a occasionné la mort, le coupable sera puni des peines prononcées au titre II, chap. Ier, sect. 1re, § 1er du livre III du code pénal, selon les distinctions qui y sont établies.

Si le fait a occasionné des coups ou des blessures, le coupable sera puni conformément aux art. 309 et 310 du code pénal, s'il en est résulté une maladie ou incapacité de travail personnel pendant plus de 20 jours. Lorsque les blessures n'auront occasionné aucune maladie ni incapacité de travail personnel de cette espèce, le coupable sera puni conformément à l'art. 311, § 2, du même code.

Art. 7. Lorsqu'un convoi du chemin de fer aura éprouvé un accident par l'imprudence, la négligence, l'inattention, la maladresse ou l'inobservation, soit des lois et règlements, soit des prescriptions ou défenses de l'autorité, le coupable sera puni d'une amende de fr. 16 à 200.

S'il est résulté de l'accident, des coups ou blessures, la peine sera de 15 jours à six mois d'emprisonnement et l'amende de fr. 50 à 500; en cas d'homicide, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de fr. 500 à 1,000.

TITRE II.

Des officiers et des agents de la police des chemins de fer de l'État.

Art. 8. Le Gouvernement pourra conférer à certains agents de l'administration du chemin de fer les fonctions, soit de gardes-voyers, soit d'inspecteurs de police, soit d'inspecteurs en chef de police.

Les arrêtés de délégation fixeront le lieu de la résidence des agents et désigneront les gardes-voyers et les inspecteurs ordinaires qui seront subordonnés à chaque inspecteur en chef.

Art. 9. Les gardes-voyers, les inspecteurs et les inspecteurs en chef prêteront, devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence, le serment suivant :

« Je jure fidélité au Roi, obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge et de remplir fidèlement les fonctions qui me sont conférées. »

Néanmoins leurs pouvoirs ne sont pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

En cas de changement de résidence, l'acte de prestation de serment sera transcrit et visé au greffe du tribunal de première instance, auquel ressortit le lieu de la nouvelle résidence.

Art. 10. Les gardes-voyers, inspecteurs et inspecteurs en chef rechercheront et constateront, par des procès-verbaux, faisant foi jusqu'à preuve contraire, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'Etat, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans les zones déterminées par les art. 1, 2 et 3 de la présente loi, toutes les contraventions en matière de voirie et toutes les contraventions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police, lors même que ces contraventions seraient passibles de peines correctionnelles.

Art. 11. Ils affirmeront, dans les trois jours, leurs procès-verbaux par-devant le

juge de paix ou l'un de ses suppléants, ou par-devant le bourgmestre ou l'un des échevins, soit du canton ou de la commune de leur résidence, soit du canton ou de la commune où la contravention ou délit a été commis ou constaté.

ART. 12. Les gardes-voyers et les inspecteurs remettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés à l'inspecteur en chef, dans les vingt-quatre heures de l'affirmation.

Les procès-verbaux seront transmis, dans les trois jours, à l'officier par qui sera rempli le ministère public près le tribunal de police, ou au procureur du Roi, suivant qu'il s'agira d'une simple contravention, ou d'un délit entraînant une peine correctionnelle.

L'officier qui aura reçu l'affirmation, sera tenu d'en donner avis, dans la huitaine, au procureur du Roi.

ART. 13. Les inspecteurs en chef sont officiers de police judiciaire.

Ils exercent les fonctions des officiers de police auxiliaires du procureur du Roi, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'Etat, des stations et de leurs dépendances et, extérieurement au chemin de fer, dans un rayon de 500 mètres.

Ils auront, pour la recherche des crimes et délits commis dans toute l'étendue du chemin de fer, des stations et de leurs dépendances, concurrence et même prévention à l'égard de tous autres officiers de police judiciaire, à l'exception du procureur du Roi et du juge d'instruction.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités admininistratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 15 avril 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

Le Ministre de l'Intérieur, chargé par interim
du Département de la Justice,

NOTHOMB.

Vu et scellé du sceau de l'État.

Le Ministre de l'intérieur, chargé par interim
du Département de la Justice,

NOTHOMB.

N° XXXIX.

Ordre de service autorisant les voitures de place et omnibus à se placer à l'intérieur des stations.

Art. 1er. Les voitures publiques destinées au transport des personnes et dûment autorisées par l'administration communale, seront admises à se placer dans l'intérieur de la station, lorsque les entrepreneurs auront souscrit l'engagement de se conformer aux conditions suivantes :

Art. 2. Il est prescrit aux cochers et conducteurs de ranger leurs voitures dans l'ordre indiqué par l'officier de police de la station et de ne quitter leur place qu'en suivant la file; il leur est défendu de se quereller, d'apostropher les passants et d'inviter les voyageurs à monter dans leur voiture ; ils se tiendront debout auprès de la portière ouverte et se comporteront avec politesse envers les personnes qui les emploieront.

Art. 3. Ils devront être mis avec décence et porter une coiffure conforme au modèle prescrit par l'administration des chemins de fer et sur laquelle sera indiqué le numéro de leur voiture.

Art. 4. Tout cocher en état d'ivresse sera renvoyé de la station et ne pourra plus y être admis.

Art. 5. Le prix d'une course de la station à l'intérieur de la ville est fixé à fr. 1 pour les vigilantes et à fr. 0-50 par personne pour les omnibus, quelle que soit l'heure de la journée.

Art. 6. Un avis indiquant ces prix devra être appendu dans les vigilantes entre les glaces de la paroi de devant.

Art. 7. Tout objet oublié dans une voiture par les voyageurs sera déposé dans le plus bref delai entre les mains du chef de la station.

Art. 8. Le règlement sur les voitures de place arrêté par le conseil communal recevra son exécution pour tout ce qui n'est pas prévu au présent.

Art. 9. Les infractions aux dispositions qui précèdent entraîneront, selon leur gravité : l'interdiction temporaire ou l'exclusion définitive par le chef de station, du cocher et, le cas échéant, de la voiture.

Bruxelles, le 22 septembre 1842.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. Desmaisières.

N° XL.

Relevé statistique des constructions élevées aux abords des sections et des stations des chemins de fer en exploitation, au 1er *avril* 1843.

LIGNES.	STATIONS ET SECTIONS.	ANNÉE de la CONSTRUCTION.	NOMBRE de MAISONS et BATIMENTS	DISTANCE de l'axe DU RAIL-WAY.	LARGEUR de FAÇADE.
				m. m.	m.
NORD.	Station de l'Allée-Verte	1835 à 1842	42	16.40 à 127.50	312.90
	Embranchement de la station de l'Allée-Verte	1836 à 1842	19	11.50 à 188.00	194.90
	Station du Nord	1841 à 1843	82	5.90 à 201.31	694.70
	Embranchement de la nouvelle station du Nord :				
	Section de Bruxelles à Malines	1836 à 1842	8	11.00 à 45.80	86.70
	Station de Vilvorde	1835 à 1842	10	10.20 à 66.20	146.60
	Station de Malines	1835 à 1842	16	20.00 à 215.00	325.74
	Section de Malines à Anvers	1835 à 1842	15	9.90 à 65.00	207.75
	Station de Duffel	1838 et 1839	3	12.50 à 16.90	33.00
	Station d'Anvers (Borgerhout)	1836 à 1842	19	12.50 à 220.00	246.80
	Station d'Anvers (commerciale)	1841 et 1842	3	9.60 à 53.17	24.20
	Total pour la ligne du Nord	1835 à 1843	217		2,273.29
OUEST.	Section de Malines à Termonde	1836 à 1842	46	9.00 à 200.00	589.00
	Station de Termonde	1837 à 1842	6	10.00 à 50.00	66.00
	Section de Termonde à Gand	1836 à 1842	172	11.00 à 300.00	1,382.60
	Station de Gand	1838 à 1842	27	43.00 à 224.00	269.00
	Section de Gand à Bruges	1837 à 1842	53	5.00 à 388.00	638.00
	Station de Bruges	1838 à 1842	30	13.00 à 80.00	205.00
	Section de Bruges à Ostende	1838 à 1842	15	20.00 à 200.00	191.00
	Station d'Ostende	»	»	»	»
	Section de Gand à Courtray	1838 à 1842	72	12.00 à 171.00	523.00
	Section de Courtray à Mouscron	1839 à 1843	30	16.00 à 492.00	205.00
	Section de Mouscron à Tournay	1840 et 1842	5	20.00 à 130.00	60.00
	Station de Tournay	»	»	»	»
	Station de Wacreghem	1838 à 1842	15	15.00 à 295.00	195.00
	Station de Courtray	1840 à 1842	38	48.00 à 183 00	474.00
	Total pour la ligne de l'Ouest	1836 à 1843	509		4,797,60
EST.	Section de Malines à Louvain	1836 à 1842	16	11.50 à 55.70	211.25
	Station de Louvain	1837 à 1842	32	32.00 à 208.80	247.50
	Section de Louvain à Tirlemont	1836 à 1842	27	11.20 à 131.00	243.15
	Section de Tirlemont à Waremme	1837 à 1842	22	9.20 à 388.00	242.50
	Section de Waremme à Ans	1837 à 1842	41	6.30 à 275.00	365.45
	Section d'Ans à la Meuse	1839 à 1842	23	8.80 à 500.00	269.15
	Section de Landen à St-Trond	1839 à 1842	18	9.50 à 483.00	199.75
	Total pour la ligne de l'Est	1836 à 1842	179		1,778.75
MIDI.	Station des Bogards	1840 à 1843	45	46.00 à 318.00	429.50
	Section de Bruxelles à Tubise	1839 à 1842	27	4.50 à 137.00	361.80
	Section de Tubise à Soignies	1839 à 1842	25	11.00 à 435.00	327.30
	Section de Soignies à Mons	1840 à 1842	15	7.00 à 100.00	213.00
	Section de Mons à Quiévrain	1841 à 1843	38	6.00 à 224.00	431.10
	Total pour la ligne du Midi	1839 à 1843	150		1,762.70
	RÉCAPITULATION.				
	LIGNE DU NORD	1835 à 1843	217	.....	2,273.29
	LIGNE DE L'OUEST	1836 à 1843	509	.....	4,797.60
	LIGNE DE L'EST	1836 à 1842	179	.....	1,778.75
	LIGNE DU MIDI	1839 à 1843	150	.....	1,762.70
	TOTAL GÉNÉRAL	.....	1,055	....	10,612.34

CAFÉS, CABARETS, ETC	HABITAT', MAISONS PARTICULIÈRES, etc	FABRIQUES.	TOITURES			*Observations.*
			PANNES.	ARDOISES.	CHAUME.	
4	35	3	41	»	»	Deux barraques en bois, l'une est couverte en pannes, l'autre en bois.
1	17	1	17	2	»	
17	61	4	81	1	»	
3	5	»	8	»	»	
6	4	»	10	»	»	
12	3	1	14	2	»	
7	8	»	15	»	»	
2	1	»	3	»	»	
15	4	»	19	»	»	
1	2	»	3	»	»	
68	140	9	211	5	»	
16	30	»	42	»	4	
5	1	»	6	»	»	
28	136	8	171	»	1	Trois pavillons. — La toiture d'une de ces maisons est en bois de chêne, celle d'une autre est en chaume et pannes
6	21	»	27	»	»	
10	43	»	53	»	»	
4	26	»	30	»	»	
6	9	»	15	»	»	
»	»	»	»	»	»	
12	60	»	70	»	1	Trois pavillons (deux octogones), dont un est couvert en zinc
2	25	3	30	»	»	
3	2	»	3	2	»	
»	»	»	»	»	»	
6	7	2	15	»	»	
6	32	»	38	»	»	
104	392	13	500	2	6	
5	11	»	16	»	»	Deux bâtisses en terre, dont l'une ainsi qu'une maison sont couvertes en chaume et pannes
26	6	»	32	»	»	
6	21	»	23	»	2	Le bureau de l'octroi a sa toiture en zinc
11	11	»	22	»	»	
19	22	»	41	»	»	
11	12	»	16	5	1	Pour une de ces maisons, l'espèce de toiture n'a pu être désignée ci-contre
5	13	»	17	1	»	
83	96	»	167	6	3	
7	37	1	45	»	»	
14	11	2	25	2	»	
8	16	1	25	»	»	
4	8	3	15	»	»	
20	14	4	37	1	»	
53	86	11	147	3	»	
68	140	9	211	5	»	
104	392	13	500	2	6	
83	96	»	167	6	3	
53	86	11	147	3	»	
308	714	33	1,025	16	9	

N° XLI.

Bruxelles, le 8 avril 1843.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser le rapport de la commission des tarifs du chemin de fer sur le résultat de l'exécution des dispositions de l'arrêté royal du 22 mars 1842, et des modifications qu'elles ont reçues par les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre suivants, arrêtés qui n'ont d'ailleurs rien changé aux fixations des tarifs pour tous les genres de transport, annexés à l'arrêté royal.

Ces résultats ont tous confirmé les prévisions de la commission et ont fait atteindre au chiffre fixé par le budget des recettes, pour l'exercice 1842.

Un autre point aussi essentiel à constater est celui de rechercher si l'administration s'est tenue dans les limites de son budget des dépenses : mais cette investigation n'entrant pas dans les attributions de la commission, elle se borne à vous demander, Monsieur le Ministre, communication des documents sur le prix réel des transports tant par convois de voyageurs, que par convois spéciaux des marchandises de roulage, pour comparer ce prix avec le montant des produits.

C'est de cet objet important qu'elle croit devoir s'occuper pour asseoir définitivement son opinion sur la fixation des prix.

Je joins à ce rapport un avis de la commission sur une proposition que vous m'avez chargé de soumettre à son examen.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, la nouvelle expression de mon bien sincère dévouement.

Le Ministre d'État, président de la commission des tarifs,

Baron Évain.

RAPPORT.

Un arrêté royal, en date du 22 mars 1842, a chargé la commission des tarifs du chemin de fer, de constater les résultats de ces tarifs annexés à l'arrêté royal du même jour et portant une nouvelle fixation de prix, à dater du 1er avril suivant.

La commission a été en outre chargée d'examiner, tant dans son principe, que dans les applications, la question de modération de taxes, pour les marchandises *importées, passant en transit* ou *exportées*.

C'est pour se conformer à cette double disposition, que la commission, après avoir attendu la fin de l'année 1842, et la publication du compte général des mouvements et des recettes pendant la dite année, présente aujourd'hui les résultats qui ont été

obtenus pendant les neuf derniers mois de l'année 1842, tant par l'application des tarifs, que par les modérations de taxe provisoirement accordées par M. le Ministre des Travaux Publics.

La commission commence par faire remarquer que, des divers tarifs, qui font l'objet de l'arrêté royal précité, ceux qui sont relatifs au transport

Des voyageurs, n° 1,
Des bagages, n° 2,
Des fonds et valeurs, n° 3,
Des articles de messageries, n° 4,
Et des équipages, n° 5;

n'ont reçu aucune espèce de modification ni dans la fixation des prix, ni dans leur mode d'application, sauf un léger changement au tarif n° 4, consistant à calculer les prix de transport de 10 en 10 kilog. au lieu de 25 en 25 kilog.

Mais que le tarif n° 6, relatif au transport des chevaux et du bétail, et les tarifs n° 7 et 8, concernant le transport des marchandises de roulage, ont reçu des modifications, non dans la fixation des prix, mais bien dans les modérations de taxe qui ont été accordées à quelques espèces de transport; ainsi que dans quelques dispositions relatives à leur application.

C'est d'ailleurs ce que M. le Ministre des Travaux Publics avait fait pressentir dans son rapport au Roi et qu'il a pu réaliser en usant de la faculté que lui accorde l'arrêté royal du 2 septembre 1840.

Par ses arrêtés des 21 avril et 25 octobre dernier, M. le Ministre a décidé que, par charge complète de chevaux et de bétail, il serait fait une remise de 25 p. °/₀ sur le prix du tarif n° 6.

Quant aux tarifs n° 7 et 8, relatifs au transport des marchandises de roulage, de station à station, ou avec remise à domicile, ces mêmes arrêtés ont apporté, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, quelques modifications qui consistent :

1° A accorder une remise de 20 p. °/₀ sur les prix du transport :

A. Des produits indigènes destinés à l'exportation;

B. Des produits étrangers passant en transit;

C. Et de 12 espèces de matières premières exotiques, entrant par importation dans le pays.

Mais avec la condition, pour ces trois espèces de transport, que cette remise n'aurait lieu que par charge complète d'un waggon pour les marchandises des deux premières classes, et pour un chargement de 500 kilog. au moins, en marchandises de troisième classe.

2° A porter à 20 p. °/₀ la remise de 10 p. °/₀ accordée par l'arrêté royal :

Pour charge complète d'un waggon, au moins, sur les prix du tarif pour le transport des *bières*, *bois de teinture*, *farines*, *poteries de grès*, *cuirs*, *peaux*, *écorces en sacs* et *tabacs en feuilles*.

3° A porter également la remise de 10 à 20 p. °/₀, pour le transport des houilles, par convoi complet de 20 waggons, à une distance de 20 lieues et au-dessus, et d'élever jusqu'à 30 p. °/₀ cette remise, lorsque la houille est destinée à l'exportation;

4° A autoriser la location des waggons en fixant les prix de location sur le prix moyen des marchandises de 1re et de 2e classe pour un chargement complet de 4,500 kilog.;

5° A substituer à la classification du 10 avril 1841, qui, du reste, n'avait été suivie dans l'arrêté royal du 22 mars 1842 que par transition, la classification des marchandises de roulage en trois catégories, telle qu'elle avait été proposée par la commission

et qui consistait à dénommer les marchandises de la 1re et de la 3e classe, payant respectivement 5 et 10 centimes par quintal métrique et par lieue, et à ranger dans la 2e classe payant 7 centimes et demi toutes les marchandises *non dénommées*, à la 1re et à la 3e classe;

6° A réduire indistinctement à 25 centimes par 100 kilog., pour les trois classes de marchandises, le prix de la remise à domicile, pour toute expédition de 500 kilog. et au-dessus.

Telles ont été les modifications apportées dans les dispositions relatives au transport des marchandises de roulage, et dont l'expérience de neuf mois a fait aussi bien connaître l'utilité qu'apprécier les avantages qu'elles ont procurés au commerce.

La commission a désiré connaître le résultat de la réduction de 20 p. °/₀, accordée sur les prix des transports :

Des produits étrangers *en transit;*

Des produits indigènes destinés *à l'exportation;*

Des matières premières exotiques *en importation;*

Mais par charge complète d'un waggon pour les marchandises de la 1re et de la 2e classe, et de 500 kilog. au moins pour celles de la 3e classe.

Et elle a, en conséquence, demandé quel a été, par mois, le poids total de chacune de ces trois espèces de transport, et le montant de la recette réduite de 20 p. °/₀.

Le tableau qui lui a été fourni, et qu'elle joint à ce rapport (*annexe* I), indique que le poids total

Des produits étrangers admis en *transit* a été de.	kilog.	1,421,175
Des produits indigènes destinés à *l'exportation*		3,527,639
Des matières exotiques admises à *l'importation.*		231,780
Total.		5,180,594

indépendamment de 116 chevaux passés en transit.

Ce qui ne fait pas même 2 ¾ p. °/₀ du montant total des transports.

Le montant des recettes a été :

Pour la 1re catégorie . . .	23,115 18
Pour la 2e » . . .	33,630 36
Pour la 3e » . . .	3,330 12
Total. . .	60,075 66
La réduction de prix n'a donc été que de . . .	15,018 91
Total. . .	75,094 57

qui équivaut à 4 ⅓ p. °/₀ de la recette totale.

L'avis de la commission est que cette réduction de 20 p. °/₀ sur les tarifs de ces trois catégories de transport doit être maintenue, avec la condition de charge complète, attendu que le résultat obtenu a été de procurer des chargements complets de waggons, ce qui est un point important pour faire augmenter d'un tiers le produit de chaque waggon, tout en apportant une grande économie dans le service des convois.

Examen des résultats des tarifs du 22 mars, et des modérations de taxe apportées dans les prix de transport du bétail et des marchandises de roulage.

Tarif n° 1. — Voyageurs.

Le nombre des voyageurs, non compris les militaires, a été, en 1842, de 2,716,775
Il avait été, en 1841, de 2,635,874
Ce qui ne fait qu'une différence en plus de 80,901

et une augmentation de 3 p. °/₀ seulement.

Mais les recettes de 1842 ont été de.. . . . . 4,676,074 65
Elles n'avaient été en 1841 que de 4,110,519 30
L'excédant de recette est de. 565,555 35

et constitue 14 p. °/₀ d'augmentation, provenant de l'augmentation des prix du tarif, et de l'ouverture complète de la ligne du Midi.

Ces 2,716,775 voyageurs ont été répartis dans les trois classes de voitures ; savoir :

255,225 dans celles de 1re classe.
681,972 » 2e »
1,779,578 » 3e »

Ce qui établit ce rapport approximatif que sur 100 voyageurs, il y en a eu :

10 dans les voitures de 1re classe.
25 » 2e »
65 » 3e »

Le montant de la recette ayant été réparti ; savoir :

1,079,650 pour la 1re classe.
1,603,954 » 2e »
1,992,470 » 3e »
4,676,074

On a eu par fr. 100 de recette :

Fr. 23-10 produits par les voyageurs de 1re classe.
34-30 » » 2e »
42-60 » » 3e »

D'où il résulte que le produit des voyageurs de 1re classe est plus que la moitié de celui des voyageurs de 3e classe, quoique leur nombre n'en soit pas le sixième, ce que l'on doit attribuer, outre le doublement de prix, à ce que les voyages en diligence sont à de plus grandes distances que ceux en waggons.

La division de la recette de chaque classe de voyageurs par le nombre de ces voyageurs, donne pour produit moyen de chaque voyageur :

De 1re classe fr. 4-23
De 2e » 2-35
De 3e » 1-12

Et en divisant encore ce produit, par le prix moyen de la lieue à raison de

Fr. 0-38 pour la 1re classe.
0-29 » 2e »
0-18 » 3e »

L'on obtient pour la distance moyenne parcourue dans les trois classes :

Lieues 11 $\frac{1}{8}$ pour les voyageurs de 1re classe.
8 » 2e »
6 $\frac{1}{4}$ » 3e »

En appliquant donc ce nombre de lieues parcourues, par chaque classe de voyageurs, au nombre total des voyageurs de chacune de ces classes, on a pour le nombre total de lieues parcourues par tous les voyageurs :

2,839,378	lieues	pour la	1re classe.
5,683,100	»	2e	»
12,452,937	»	3e	»
20,975,415			

Et comme les convois des voyageurs ont parcouru 234,010 lieues, il a fallu que la moyenne du nombre de voyageurs par lieue parcourue par les convois ait été de 89 au plus, dont :

9	de 1re	classe à	38 cent.	fr.	3 42
23	de 2e	id. à	29 »		6 67
57	de 3e	id. à	18 »		10 26
89				fr.	20 35

Ce nombre de voyageurs par convoi n'exige que quatre voitures au plus, ce qui est à peine suffisant pour couvrir toutes les dépenses du service, et il serait à désirer que, d'après l'expérience acquise maintenant du nombre des voyageurs sur chaque ligne, l'administration réglât le nombre des convois, de manière que le *minimum* des voyageurs par convoi fût, suivant les localités, de 100 à 150 voyageurs; car la dépense d'un convoi est la même pour 50 voyageurs comme pour 300 et le produit, dans le dernier cas, est sextuple du premier.

Le tarif du prix des places des voyageurs, en date du 22 mars, et auquel il n'a été apporté nulle modification, est un peu au-dessous des bases proposées par la commission sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest et un peu au-dessus de ces bases pour la ligne du Midi.

Cette anomalie provient des premiers tarifs, successivement arrêtés pour chacune des sections des trois premières lignes, au fur et à mesure que de nouvelles sections étaient ouvertes à la circulation, et pour la fixation desquelles on n'avait pas égard à la vraie distance à parcourir dans chacune d'elles, en appliquant un prix égal pour toutes.

Mais il n'en a pas été de même pour la ligne du Midi sur laquelle on a ouvert successivement les petites sections :

De Bruxelles à Tubise,
De Tubise à Soignies,
De Soignies à Jurbise,
De Jurbise à Mons,
Et de Mons à Quiévrain.

et pour lesquelles les fixations du prix ont été un peu forcées afin d'établir une différence entre les diverses distances successivement ouvertes à la circulation et surtout entre les trop nombreuses stations intermédiaires établies sur cette ligne, dont il fallait aussi différencier les prix.

La commission émet l'avis :

1° Qu'il soit procédé à une nouvelle fixation pour la ligne du Midi (de Bruxelles à Quiévrain) des prix des places dans chaque espèce de voitures, en basant cette fixation sur les prix de 20, 30 et 40 centimes, et en arrondissant la somme, en fractions de quart de franc ;

2° Que sur les lignes de l'Est, de l'Ouest et du Nord, les prix des places soient fixés au même taux, dès que toutes les lignes seront complétement achevées et livrées à la circulation ; mais toutefois en appliquant les prix pour les stations qui offrent entr'elles des détours trop considérables, non aux distances que l'on parcourt sur le rail-way, mais bien aux distances réduites à un terme moyen entre ces distances et celles qui existent par chaussées, ainsi que l'indique le tableau dressé à cet effet, et dont la commission pense qu'il est juste d'adopter les bases.

Tarif n° 2. — Bagages des voyageurs.

Ce tarif, juste dans ses bases, a produit une grande augmentation de recettes ; car le montant en a été pour les 9 derniers mois de l'année 1842, de fr. 268,653-95.

Tandis que les 9 derniers mois de 1841, avec un nombre à peu près égal de voyageurs, n'avaient produit que fr. 100,987-46.

C'est un accroissement de recettes de plus de 165 p. % sur le tarif précédent, sans priver les voyageurs de la faculté de transporter gratuitement tous objets qui ne dépassent point un poids de 20 kilog. et qui peuvent être placés sous les bancs ou même au besoin sur l'impériale des voitures.

La commission reconnaît que les résultats de ce tarif sont avantageux pour le trésor, sans gêner, autant qu'on parut d'abord le croire, les voyageurs obligés de garder, près d'eux, leurs petits bagages : il lui semble donc qu'il y a lieu de maintenir les dispositions arrêtées.

Tarif n° 3. — Transport de fonds et objets de valeur.

Le nombre de groups transportés a été de 22,607, qui ont produit une recette de fr. 28,607, ce qui fait un terme moyen de fr. 1-26 par group.

Cette recette n'excède que de fr. 3,000 celle de l'année précédente, et ne paraît pas devoir prendre une grande extension, ni devenir jamais assez importante pour couvrir les pertes dont elle fait courir les risques.

La commission pense cependant que ce genre de transport doit être conservé ; mais seulement sous le rapport de l'utilité dont il peut être au petit commerce pour la prompte remise de ses fonds, à un taux aussi minime.

Tarif n° 4. —Transport des articles de messagerie.

Ce service organisé par l'arrêté du 22 mars, a produit un transport de

202,676 colis de petites marchandises taxés au nombre, et de
12,907,745 kilog. de petites marchandises taxés au poids.

La recette provenant de ces transports généralement établis à des prix plus bas que l'étaient et le sont encore ceux des entreprises des messageries, a été de la somme de fr. 408,269-44.

La commission ne peut qu'approuver que l'on soit revenu à sa proposition, d'établir l'échelle des prix de 10 en 10 kilog.; elle est en conséquence d'avis que ce tarif et ses dispositions d'application doivent être maintenus, tels qu'ils sont actuellement établis.

Tarif n° 5. — Transport d'équipages.

Le nombre des voitures transportées pendant l'année a été de 2,978, qui ont produit une recette de fr. 176,947.

Ainsi le terme moyen du rapport de chacune de ces voitures est de fr. 60; ce qui établit un trajet moyen de 20 lieues à raison de fr. 3 par lieue.

Ce prix de fr. 3 par lieue a soulevé beaucoup de réclamations; mais la commission ne les regarde pas comme fondées, et elle propose le maintien de ce tarif, dans l'intérêt des maîtres de poste qui conduiront, par les routes ordinaires, les équipages dont les voyageurs trouveront le prix trop élevé par le chemin de fer.

Tarif n° 6. — Transport des chevaux, bétail, etc.

Ce genre de transport n'a encore eu jusqu'à présent que très peu d'importance, et c'est dans l'intention de le faciliter par des chargements complets de voitures, que M. le Ministre des Travaux Publics a accordé une remise de 20 p. % d'abord, et l'a portée ensuite à 25 p. %.

Malgré ces remises il n'a été transporté dans l'année que 29,078 chevaux et têtes de gros et menu bétail, qui n'ont produit qu'une recette de fr. 54,175-85.

La commission pense néanmoins qu'il faut encore maintenir le tarif actuel pendant l'année 1843 avec la remise de 25 p. % pour chargement complet d'une voiture en chevaux ou en bétail.

Tarif n°s 7, 8. — Transport des marchandises de roulage.

1° De station en station;
2° Avec remise à domicile.

Le poids de ces marchandises transportées en 1842 a été
de . . . . . 194,183 tonneaux.
il n'avait été en 1841 que de . . . . . 168,000 id.

Différence en plus . . . . . 26,183 tonneaux.

qui provient, à très peu de chose près, des transports effectués sur la ligne du Midi ouverte à la circulation au commencement de l'année, et qui ont été de

15,168 tonneaux expédiés, } tant sur cette ligne que sur celles du Nord, de l'Est
et de 12,913 id. reçus, } et de l'Ouest.

Ce n'est que dans le courant de l'année, à l'époque à laquelle notre rail-way touchera la frontière de Prusse, que l'on peut espérer un grand accroissement de transports, si toutefois leur prix peut soutenir la concurrence avec celui de la navigation, que l'on organise en ce moment à Rotterdam et à Anvers même, par bâtiments à voiles et par bateaux à vapeur.

La répartition de ces 194,185 tonneaux a été de

124,100 de marchandises de 1re classe.
67,085 id. de 2e id.
3,000 id. de 3e id.

Ce qui établit la proportion de

64 p. % pour la 1re classe.
34 1/3 id. 2e id.
1 1/3 id. 3e id.

Cette 3e classe est si peu importante que la commission pense qu'il serait sans inconvénient de réunir le peu d'objets qui la composent à ceux de la 2e, pour n'avoir plus que 2 classes de grosses marchandises, en réservant toutefois le tarif de la 3e pour la fixation des prix des seuls transports difficiles ou dangereux.

La commission croit devoir faire remarquer que pendant les trois derniers trimestres de l'année, où la remise à domicile des marchandises de roulage a été rendue facultative, il n'y a eu sur les 147,198 tonneaux qui ont été transportés que 11,611 tonneaux pour lesquels la remise à domicile a été demandée, ce qui n'est pas même le 12e des transports effectués.

Il convenait donc au commerce d'avoir la faculté d'expédier ses marchandises de station en station, ainsi que la commission l'avait annoncé dans l'un de ses rapports, et il en est résulté que les frais de camionage, qui s'étaient montés pendant le 1er trimestre à la somme de fr. 98,884-60, n'ont été pendant les 3 derniers trimestres de l'année que de fr. 72,241-59, tant pour les marchandises de roulage remises à domicile que pour les marchandises de diligence qui, toutes généralement, sont portées au domicile des personnes à qui elles sont adressées.

La commission s'est fait remettre le tableau (*annexe* II) qu'elle joint au présent rapport, et qui indique :

1° Le poids des marchandises expédiées de chaque station;
2° Le poids de celles remises à chacune d'elles;
3° La distance réciproque de toutes les stations entr'elles.

Et le résultat de ce tableau est que, sur 188,813 tonneaux expédiés de ces stations :

26,423	tonneaux ont parcouru une distance	de 1 à 6	lieues.
66,671	»	de 7 à 12	»
32,356	»	de 13 à 18	»
41,753	»	de 19 à 24	»
8,752	»	de 25 à 30	»
3,375	»	de 31 à 45	»
9,483	tonneaux ont été expédiés aux stations intermédiaires.		
188,813			

Ainsi la distance moyenne parcourue est d'environ 14 lieues.

Le produit du transport des marchandises de roulage a été en 1842 de . . . . . fr.	1,739,542 47
Et il n'avait été en 1841 que de	1,415,884 95
Différence en plus	323,657 62

Ce qui établit une augmentation de 22 p. %, tandis que celle sur le poids de ces marchandises n'est que de 14 p. %.

Mais ce produit du transport des marchandises de roulage par convois spéciaux couvre à peine les frais de ce service, pour toutes les distances au-dessous de 10 lieues, attendu que les frais fixes comme ceux d'allumage des locomotives, de consommation du combustible pendant qu'elles restent allumées dans les stations avant le départ des convois et après leur arrivée, ceux de chargement et de déchargement des voitures, enfin les frais généraux d'administration, sont les mêmes pour un convoi ne faisant que 5 lieues que pour un autre qui en ferait 25 et dont le produit serait quintuple.

C'est d'après ce principe que l'on peut faire des remises qui deviennent profitables au trésor sur de grandes distances, principe sur lequel ont été justement motivées les déductions que les arrêtés du 21 avril et 25 octobre ont consacrées, d'une manière aussi avantageuse aux intérêts bien entendus de l'État, qu'à ceux du commerce et de l'industrie qui les réclamaient avec instance.

La commission émet même l'avis qu'il conviendrait, lorsque notre rail-way communiquera à celui de Cologne, de faire l'essai d'un système de tarif pour le transport des marchandises de roulage, qui consisterait à diminuer le taux du tarif actuel pour le transport de toute espèce de marchandises, et par chargement complet d'un waggon, pour toutes les distances parcourues au-delà de 20 lieues.

C'est donc en conséquence de l'opinion qu'elle s'est formée sur ce point que la commission donne son assentiment aux déductions de prix, telles qu'elles ont été établies par les arrêtés des 21 avril et 25 octobre, ainsi qu'aux diverses modifications qu'ils ont apportées dans quelques dispositions d'application des tarifs nos 7 et 8 qui doivent se réduire aujourd'hui à un seul, puisque l'addition différentielle des frais de camionage qui, seule, établissait la variante de prix entre ces deux tarifs, est et demeure supprimée, en ce que le prix de camionage devient fixe et le même pour les trois classes de marchandises, ce qui d'ailleurs paraît juste et convenable.

Le plus grand avantage qui soit résulté de l'adoption des principes de la commission est d'avoir provoqué le chargement à peu près complet des waggons, qui précédemment marchaient souvent à demi charge. Il résulte en effet d'un tableau qui nous a été communiqué par l'administration :

1° Que la charge moyenne de waggons pendant les quatre premiers mois de l'année

(avant la mise à exécution des nouveaux tarifs), a été de 2,504 kilog. et que le produit moyen par waggon s'est monté à fr. 24-36;

2° Que pendant les huit derniers mois de l'année la charge moyenne des waggons a été de 3,625 kilog. et leur produit moyen de fr. 32-52.

Ainsi, par une déduction de 10 p. °/₀ accordée pour provoquer des chargements complets, on a obtenu au moins 30 p. °/₀ de diminution sur la dépense du service.

C'est aussi par les diverses combinaisons que fournira l'expérience, qu'on pourra rendre le chemin de fer plus productif pour l'État en accordant au commerce de nouvelles facilités qui augmenteront nécessairement la masse des transports à des distances supérieures à 20 lieues.

La commission a vu avec satisfaction que l'administration avait suivi l'avis qu'elle avait ouvert de louer des waggons de station à station, au prix de fr. 2-70 par lieue, qui représente un chargement de 4,500 kilog., moitié en marchandises de 1re classe et moitié de 2e classe.

Déjà 14,792 tonneaux ont été transportés par waggons loués, depuis le mois de juillet, où ce mode de transport a été établi.

La modification la plus importante faite aux dispositions de l'arrêté royal du 22 mars est la nouvelle classification des trois catégories de marchandises, ainsi que la commission l'avait d'abord proposé; il n'y a été dérogé que pour huit espèces de marchandises de 2e classe qui ont obtenu, par chargement complet, une réduction de 20 p. °/₀ sur le prix de la classe à laquelle elles appartiennent.

En considérant maintenant les résultats de l'année 1842 sous le rapport financier et en les comparant à ceux de l'année 1841, la commission fait d'abord observer que la longueur des différentes lignes, qui était de 75 lieues au commencement de 1842, a reçu pendant les derniers mois un accroissement de 12 lieues; mais le service n'a été établi sur ces 12 lieues que pour un temps qui les réduit à 4 seulement, réparties sur l'année entière.

La longueur moyenne du chemin de fer ayant été de 69 lieues en 1841, il en résulte que l'accroissement a été de 13 p. °/₀ en 1842.

L'augmentation de recette en 1842 a été de fr. 1,235,219-44, ce qui fait près de 20 p. °/₀ d'augmentation dans les produits sur ceux de 1841.

Cette augmentation de recette s'est répartie sur chaque branche de produit comme il suit :

	Produits en 1842.	Produits en 1841.	Augmentation.
Voyageurs.	4,684,313 54	4,113,754 78	570,558 76
Bagages	297,889 41	127,249 40	170,640 01
Petites marchandises.	408,269 44	340,015 09	68,254 35
Fonds et valeurs.	28,607 00	25,113 97	3,493 03
Équipages	173,947 00	130,718 80	46,228 20
Chevaux et bétail.	54,175 85	42,960 50	11,215 35
Marchandises de roulage. . . .	1,739,542 57	1,415,884 95	323,657 62
Produits divers.	71,808 29	30,636 17	41,172 12
Totaux. . . .	7,461,553 10	6,226,333 66	1,235,219 44

De ces résultats et de ceux qui précèdent, la commission conclut au maintien du système conseillé par elle, jusqu'à ce que le service soit établi sur toutes les lignes du rail-way.

Elle propose en conséquence à M. le Ministre des Travaux Publics de faire réimprimer, et de répandre, le plus possible, dans le public, le *livret réglementaire*, avec tableaux indiquant les prix de tous les tarifs de chacune des stations principales, afin qu'il ait une parfaite connaissance de toutes les dispositions et des prix résultant de l'arrêté royal du 22 mars 1842, et des arrêtés ministériels qui complètent le système actuellement en vigueur.

Bruxelles, le 30 mars 1843.

Les membres de la commission des tarifs du chemin de fer,

Baron Evain, *président.*

B.-C. Dumortier.

Demonceau.

Mast de Vries, *secrétaire.*

ANNEXE N° I.

Relevé sommaire des transports qui ont joui, en 1842, *de la remise de* 20 *p.* %.

PÉRIODES.	POUR TRANSIT.		POUR EXPORTATION.		POUR IMPORTATION.		
	POIDS.	RECETTES.	POIDS.	RECETTES.	POIDS.	RECETTES.	
Du 21 avril 1842 au 31 mai	233,337	3,585 72	312,335	3,335 91	13,437	173 12	
Mois de juin.	71,111	2,134 66	326,645	3,075 18	27,049	337 00	78 chevaux en transit.
Mois de juillet.	152,909	2,285 46	428,689	3,872 04	31,287	448 30	
Mois d'août	144,479	1,933 00	430,756	3,704 81	55,207	835 38	12 »
Mois de septembre.	66,541	1,365 58	671,808	5,837 23	31,194	512 00	6 »
Mois d'octobre.	256,561	4,002 09	410,982	4,200 34	53,910	838 42	
Mois de novembre.	221,989	4,316 29	436,003	4,978 66	»	»	20 »
Mois de décembre.	304,248	3,492 38	510,421	4,626 19	19,698	185 90	
Totaux.	1,421,175	23,115 18	3,527,639	33,630 36	231,780	3,330 12	116 »

ANNEXE N° II.

Tableau statistique indiquant, par station de départ et d'arrivée, les transports de marchandises de roulage effectués pendant l'année 1842.

POINTS DE DÉPART.	Total général.	POINTS																											
		BRUXELLES.		VILVORDE.		MALINES.		DUFFEL.		ANVERS.		TERMONDE.		WETTEREN.		GAND.		ALOSTE.		BRUGES.		OSTENDE.		DEYNZE.		COURTRAY.		MOUSCRON.	
		LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.	LIEUES.	POIDS.
BRUXELLES (Nord)	15,435	»	»	2	97	4	2 802	6	5	9	1 910	9	135	13	16	15	1,773	20	7	24	369	23	144	19	41	24	926	26	4
VILVORDE	260	2	72	»		2	57	4	1	7	17	7	3	11	»	13	13	18	»	22	48	26	1	17	1	22	»	24	»
MALINES	4,306	4	1,294	»	39		»	2	1	5	329	5	50	9	»	11	641	16	»	20	30	24	12	15	»	20	186	23	»
DUFFEL	56	6	15	4	9	2	»	»	»	3	1	7	»	10	»	13	4	18	»	22	»	26	»	16	»	22	»	24	»
ANVERS	34,883	9	3 084	7	82	5	1,446	8	43	»	»	10	104	13	13	16	1,116	21	4	25	103	29	110	20	66	25	2,238	27	8
STATIONS INTERM	14		3		»		8		»		»		»		»		»		»		»		»		»		»	
TERMONDE	2,357	9	298	7	15	5	60	7	4	10	120	»	»	3	»	6	212	10	2	15	21	19	22	9	79	13	135	17	10
WETTEREN	251	13	16	11		2	81	10	3	13	1	3	33	»	»	3	28	7	»	11	»	16	5	6	»	11	12	14	»
GAND	10,481	15	1,978	13	10	11	145	13	6	16	421	6	385	3	21	»	»	5	28	9	501	13	241	3	42	9	3,925	11	55
ALOSTE	249	20	14	18	»	16	6	17	»	21	3	10	2	7	3	5	96	»	»	4	21	9	38	8	»	13	42	16	»
BRUGES	1,233	24	373	22	9	20	11	22	»	25	15	15	8	11	1	9	197	4	70	»	»	4	233	12	6	18	83	20	1
OSTENDE	3,594	28	1 547	26	»	24	69	26	»	29	286	19	116	16	8	18	709	9	9	4	296	»	»	17	19	22	342	25	»
DEYNZE	160	19	24	17	»	15	10	16	»	19	1	9	8	6	»	3	23	8		12	7	17	26	»	»	5	49	8	4
COURTRAY	3,127	24	309	22	»	20	44	22	»	25	332	15	80	11	12	9	1,660	13	1	18	38	22	60	5	10	»		2	13
MOUSCRON	14	26	»	24	»	22	»	24	»	27	1	17	»	14	»	11	1	16		20	»	24	»	8	1	2	4	»	»
TOURNAY	121	30	21	28	»	26	»	28	»	31	3	21	7	18	»	15	24	20	»	24	3	28	3	12	»	6	35	4	7
ROUBAIX	24	28	»	26	»	24	»	26	»	29	»	19	»	15	»	13	»	»		22	»	26	»	9	»	4	24	2	»
STATIONS INTERM	1,001		59		1		94		4		68		145		»		144		2		97		51		3		43		7
LOUVAIN	27,980	9	3 392	7	87	5	1,144	6	6	10	3,191	10	343	13	83	16	776	21	66	25	318	29	88	19	12	25	422	27	»
TIRLEMONT	6,869	12	2,378	10	451	8	318	10	»	13	583	14	9	17	»	20	502	25	»	28	12	33	116	23	»	28	120	31	»
LANDEN	2,396	15	64	13	92	11	22	13	»	16	20	16	»	20	»	22	139	27	»	31	»	35	31	26	»	31	3	33	»
WAREMME	3,302	18	452	16	4	14	37	16	»	19	49	19	3	22	»	25	36	30	»	34	»	38	»	28	»	34	»	36	»
ANS	34,939	22	1,381	20	1	18	3,131	19	3	22	1,266	23	50	26	4	29	308	33	»	38	72	42	58	32	3	38	158	40	»
LIÉGE	15,029	23	3,560	21	1	19	1,450	20	13	23	3,291	24	113	27	14	30	800	34	2	39	88	43	71	33	2	39	220	41	»
CHÊNÉE	423	24	124	22	1	20	2	22	»	24	151	23	1	28	»	31	20	35	»	40	1	44	3	34	»	40	4	42	»
SAINT-TROND	2 996	17	375	15	35	13	212	15		18	797	18	12	22	»	24	419	29	»	33	1	37	3	28	»	33	»	35	»
STATIONS INTERM	1 221		107		4		26		»		72		1		»		9		»		12		2		»		»		»
BRUXELLES (Midi)	6,324																												
HAL	836	3	264	5	6	7	99	9	»	12	30	12	»	15		18	56	23	»	27	»	31	2	21	»	27	1	29	»
BRAINE LE COMTE	2,257	6	647	8	7	10	19	12	»	15	216	16	20	19	»	21	45	26	»	30	256	35	45	25	»	30	40	33	8
SOIGNIES	4,631		2,361	9	136	11	580	13	2	16	281	17	24	20	»	23	116	27	»	31	5	36	»	26	»	31	65	34	»
MONS	2 695	12	1,278	14	»	16	12	18	»	21	213	21	18	25		27	43	32	»	36	6	41	1	31	1	35	8	39	»
QUIÉVRAIN	474	16	63	18	»	20	2	22	»	25	37	25	»	29	»	31	29	36	»	40	»	44	»	35	»	40	»	42	»
STATIONS INTERM	4 251		1,859		13		241		»		98		36		»		119		»		6		3		1		»		»
TOTAUX	191,181	»	27,370	»	1,100		12,128	»	91	»	13 809	»	1 685	»	172	»	19,058	»	191		2 301	»	1,370	»	281	»	9,188	»	117

Le tonneau (1,000 k.) a été pris pour unité dans l'indication des quantités transportées A cet effet on a négligé le nombre de 500 et Les distances sont indiquées en lieues de 5,000 mètres, de la station d'expedition a celle de destination.

de roulage.

D'ARRIVÉE.

Tournay		Roubaix		Louvain		Tirlemont.		Landen.		Waremme.		Ans.		Liége.		Chênée.		St-Trond.		Hal.		Braine.		Soignies.		Mons.		Quiévrain.		Stations intermédiaires.
Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	Lieues	Poids	
30	33	28	»	9	1,451	12	564	13	47	18	60	22	1,334	23	3,043	24	148	17	410	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	80
28	»	26	»	7	29	10	5	13	10	16	»	20	4	21	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	2	»	»	7
26	1	24	»	5	673	8	230	11	9	14	14	18	114	19	205	»	»	13	127	7	9	»	»	11	23	16	76	20	1	236
28	»	26	»	6	»	10	»	13	»	16	»	19	4	20	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18	8	»	»	1
31	267	29	»	10	2,065	13	1,388	16	44	19	355	22	5,756	23	8,841	24	1,152	18	1,410	12	30	15	54	16	480	21	2,656	25	110	1,327
	»		»		3		»		»		»		»		»		»		»		»		»		1		»		»	»
21	21	19	»	10	220	14	16	16	»	19	49	23	217	24	553	»	»	18	44	12	6	16	1	17	34	22	124	25	5	91
18	»	13	»	13	3	17	»	20	»	22	»	26	3	»	»	»	»	22	1	15	16	»	»	»	»	»	»	»	»	43
15	343	16	»	16	210	20	85	22	1	25	»	29	488	30	927	31	24	24	105	18	13	22	25	23	84	27	270	»	»	255
20	»	18	»	21	3	24	»	27	»	30	»	33	»	34	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32	4	»	»	17
24	11	22	»	25	102	28	6	31	»	34	»	38	9	39	50	»	»	33	2	27	1	»	»	»	»	36	1	»	»	20
28	31	26	»	29	182	33	43	35	3	»	»	42	175	43	205	44	45	37	10	»	»	»	»	»	»	41	30	44	20	33
12	1	9	»	19	»	23	»	26	»	»	»	»	»	33	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	31	1	»	»	»
6	57	4	114	25	112	28	15	31	1	»	»	38	48	39	121	»	»	33	3	»	»	30	1	31	3	36	»	»	»	79
4	1	2	2	27	»	31	»	»	»	»	»	»	»	41	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
»	»	3	»	31	2	35	1	»	»	»	»	»	»	45	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	»	»	»	29	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1		2		26		5		»		2		1		22		»		»		62		»		5		123		»	22
31	45	29	»	»	»	4	3,437	6	1,276	9	2,350	13	4,093	14	2,999	15	432	8	1,305	12	253	15	37	16	117	21	388	25	17	1,308
35	5	32	»	4	1,391	»	»	3	128	5	317	9	166	10	131	11	5	5	59	15	11	19	4	20	4	25	43	28	4	622
37	»	35	»	6	1,261	3	103	»	»	3	78	7	136	8	71	9	28	2	90	18	7	»	»	»	»	»	»	»	»	246
40	»	38	»	9	794	5	241	3	247	»	»	4	1,078	5	198	6	14	5	19	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	126
44	»	42	»	13	2,830	9	10,305	7	4,906	4	1,256	»	»	1	349	2	98	9	6,215	24	4	28	2	29	56	34	9	»	»	2,487
45	2	43	»	14	2,327	10	317	8	72	5	278	1	295	»	»	1	164	10	1,224	25	6	29	2	30	61	35	271	»	»	221
46	»	44	»	15	36	11	25	9	2	6	1	3	1	1	15	»	»	11	24	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
39	»	37	»	8	749	5	110	2	116	5	24	9	60	10	35	11	13	»	»	»	»	»	»	»	»	29	4	»	»	28
	»		»		126		100		221		60		341		94		»		27		»		»		»		»		»	13
.	. .		.		.		.		.		.		. .		.		.		. .	3	621	6	235	7	1,033	12	2,864	16	91	1,476
33	»	31	»	12	18	15	32	»	»	»	»	24	4	25	6	»	»	»	»	»	»	3	10	5	132	9	125	»	»	31
36	»	34	»	15	176	19	7	»	»	»	»	»	»	29	5	»	»	»	»	3	27	»	»	»	»	6	526	10	142	70
38	»	35	»	16	16	20	9	»	»	»	»	29	6	30	36	»	»	»	»	5	226	1	1	»	»	5	323	9	45	308
42	»	40	»	21	133	25	8	»	»	»	»	»	»	35	129	»	»	29	1	9	253	6	35	5	15	»	»	4	498	63
46	»	44	»	25	18	»	»	»	»	»	»	»	»	39	11	»	»	»	»	13	8	»	»	»	»	4	283	»	»	14
	»		»		110		19		»		»		20		19		»		4		818		11		39		76		23	662
»	819	»	118	»	15,093	»	17,058	»	7,073	»	4,943	»	14,359	»	18,597	»	2,123	»	11,103	»	2,371	»	418	»	2,153	»	8,231	»	957	9,483

RÉSUMÉ PAR DISTANCE.

Lieues	Poids total	
1	824	26,423 De 1 à 6 lieues
2	670	
3	1,660	
4	12,815	
5	5,844	
6	4,610	
7	8,784	66,671 De 7 à 12 lieues
8	2,757	
9	37,789	
10	8,374	
11	1,368	
12	7,399	
13	10,509	32,356 De 13 à 18 lieues.
14	5,404	
15	5,538	
16	3,768	
17	905	
18	6,232	
19	2,243	41,753 De 19 à 24 lieues
20	992	
21	3,562	
22	10,477	
23	19,514	
24	4,845	
25	3,597	8,752 De 25 à 30 lieues.
26	13	
27	338	
28	1,893	
29	1,536	
30	1,375	
31	469	1,163 De 31 à 36 lieues
32	7	
33	175	
34	12	
35	485	
36	15	
37	13	1,850 De 37 à 42 lieues
38	278	
39	1,290	
40	5	
41	31	
42	233	
43	276	362 De 43 à 45 lieues
44	65	
45	18	
	9,483	9,483 aux stat. interm.
	188,813 tonn.	

compté comme 1 le nombre au-dessus. De là proviennent les différences que l'on rencontre dans les additions.

N° XLII.

Historique de la rédaction des projets et de l'exécution des travaux du chemin de fer de Gand vers Lille et Tournay.

Courtray, le 29 mars 1343.

Monsieur le Ministre,

Par dépêches en date des 22 février dernier et 8 mars courant, 2e division, exploitation, n° 469, vous avez bien voulu m'inviter à vous adresser un historique complet des diverses sections du chemin de fer de Gand à la frontière de France et de Mouscron à Tournay, dont le service m'a été confié.

A ce sujet j'ai déjà eu l'honneur de vous faire remarquer, Monsieur le Ministre, dans ma lettre du 10 de ce mois, n° 6635, que le travail que j'étais à même de vous présenter, ne pouvait donner l'historique des sections dont il s'agit que jusqu'au moment où chacune d'elles a été remise à l'administration de l'exploitation et que, quant aux faits postérieurs à cette époque, les renseignements que vous réclamez ne pouvaient convenablement vous être fournis que par M. le directeur de cette administration.

C'est en ce sens que j'ai rédigé le présent mémoire, dans lequel j'ai tâché, Monsieur le Ministre, de me conformer, autant que possible, aux intructions que vous avez bien voulu me prescrire dans votre dépêche précitée du 22 février dernier.

A cet effet j'ai pensé, en premier lieu, qu'il serait tout à la fois plus simple et plus convenable de m'occuper séparément des trois lignes ci-après, divisées, l'une comme l'autre, en deux sections, savoir :

1° Ligne de Gand à Courtray . . .	Section de Gand à Deynze.	
	»	Deynze à Courtray.
2° » Courtray à la frontière.	»	Courtray à Mouscron.
	»	Mouscron à la frontière.
3° » Mouscron à Tournay. .	»	Mouscron à Templeuve.
	»	Templeuve à Tournay.

Ensuite j'ai cru utile de partager mon travail, pour chacune de ces lignes, en trois chapitres : Le premier contiendra l'historique des projets ; dans le second, je donnerai la description des travaux et traiterai de leur exécution, des circonstances les plus remarquables qui se sont manifestées pendant leur construction et des modifications successives qui ont été apportées aux projets primitifs ; enfin, dans le troisième chapitre, je présenterai le montant des diverses entreprises effectuées, soit par adjudication, soit par soumission.

PREMIÈRE PARTIE.

LIGNE DE GAND A COURTRAY.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE DES PROJETS.

La loi du 26 mai 1837 porte que le chemin de fer à établir de Gand vers la France et Tournay passera *par Courtray*.

On comprit, dès le principe, que le tracé qui, entre Gand et Courtray, offrirait les pentes les plus faibles comme aussi l'exécution la plus facile et la moins dispendieuse, serait celui qui suivrait la vallée de la Lys en se maintenant constamment sur la rive droite de cette rivière et touchant ainsi notamment Peteghem-lez-Deynze et Harlebeke.

On reconnut aussi, par suite des études du terrain, qu'on pouvait sans difficulté, au lieu de passer par la petite commune de Vive St-Eloy, située entre Deynze et Harlebeke, rencontrer celle de Waereghem, l'une des plus importantes de la Flandre occidentale; de manière que le projet qui se présentait, dès le premier abord, comme le plus favorable à tous égards, était celui qui se dirigeait par Peteghem, Waereghem et Harlebeke. Ce fut aussi celui qui, plus tard, fut arrêté.

Mais dans le cours des discussions dont la loi du 26 mai avait été l'objet, divers membres de la représentation nationale avaient exprimé l'opinion qu'il serait possible et même convenable de rapprocher le chemin de fer d'Audenaerde, en l'écartant de Deynze, pour le faire passer, soit entre Deynze et Cruyshautem, soit à Cruyshautem même.

Ces observations, appuyées de pétitions des autorités communales d'Audenaerde et de Cruyshautem, furent combattues, entr'autres, par M. le directeur Noël, dans les deux rapports qu'il adressa au Département des Travaux Publics, en date des 20 septembre et 24 octobre 1837. Les considérations développées par ce fonctionnaire établirent à l'évidence que sous les divers points de vue de la convenance dans le parcours, de l'économie dans les dépenses et des produits présumés, le chemin de fer devait, de toute nécessité, passer par Deynze.

Adoptant les conclusions des deux rapports précités, le Département des Travaux Publics approuva, par arrêté en date du 20 novembre 1837, le tracé de Gand à Courtray, tel qu'il avait été proposé par M. le directeur Noël. Cet arrêté résumant les considérations principales qui avaient motivé l'avis de M. Noël, je crois utile d'en reproduire ci-après le texte, dans son ensemble.

« Le Ministre des Travaux Publics,

» Vu la loi du 26 mai dernier, qui ordonne l'établissement aux frais de l'Etat, d'un » chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray ;

» Vu les pétitions des administrations communales d'Audenaerde et de Cruyshautem, » tendant à obtenir que le tracé soit dirigé par Nazareth, Cruyshautem et Waereghem,

» Vu la pétition de la commune de Deynze et autres du même canton, demandant » que ce tracé ne s'écarte point de la ville de Deynze ;

» Vu les rapports de l'ingénieur en chef directeur Noël, en date du 20 septembre » et 24 octobre dernier, ainsi que les plans et nivellements y annexés ;

» Vu l'avis de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, motivé dans son rapport » en date du 12 de ce mois ;

» Considérant :

» Que le point de départ du chemin de fer de Gand vers Lille, au pont sur » l'Escaut à Gand, se trouve à une hauteur de 10 mèt. au-dessus du niveau moyen de » la mer et le point d'arrivée à Courtray, à 18 mèt. au-dessus de ce niveau ;

» Que, dans la direction qui passe par Peteghem, Waereghem et Harlebeke, l'on » rencontre un terrain s'élevant, en général, d'une manière uniforme, dont la côte » la plus haute ne dépasse pas 18 mèt. au-dessus de la mer, et tel que la pente moyenne » du rail-way a pu être amenée à n'être que d'environ $\frac{1}{4}$ millimètre, tout en n'exécu- » tant que des ouvrages ordinaires en terrassements ;

» Qu'au contraire celle par Cruyshautem, ayant à traverser une crête élevée à » 59 mèt. au-dessus de la mer, exigerait des pentes de 3 à 4 millimètres sur de » grandes longueurs et entraînerait en outre à des travaux considérables en terrasse- » ments et ouvrages d'art ;

» Qu'ainsi, sous les rapports des frais d'établissement et d'entretien, comme sous » ceux de la rapidité et des frais de locomotion, le tracé par Deynze est, de tous » points, beaucoup plus avantageux que celui qui serait dirigé vers Cruyshautem ;

» Arrête :

» Art. 1er. Le tracé des sections du chemin de fer de Gand à la frontière de France, » comprises entre Gand et Courtray, passant par Peteghem-lez-Deynze, Waereghem et » Harlebeke, tel qu'il est proposé par l'ingénieur en chef directeur Noël, dans son » rapport du 20 septembre dernier, est adopté.

» Art. 2. L'ingénieur en chef directeur Noël est autorisé à compléter les études du » projet définitif dans la direction sus-indiquée, de manière qu'il puisse être prochai- » nement procédé à l'adjudication des travaux de ces sections.

» Bruxelles, le 20 novembre 1837.

» Nothomb. »

Immédiatement après que cet arrêté fut porté, l'on procéda au levé du plan terrier, aux nivellements de détails, puis aux métrés des ouvrages et à la formation des cahiers des charges, de manière à réunir, dès le mois de février suivant, tous les éléments du projet définitif, nécessaire à la mise en adjudication du corps de la route de Gand à Courtray, et ce, sur la largeur nécessaire à deux voies.

Ce projet, divisé en deux sections, l'une de Gand à Deynze-Peteghem et l'autre de Deynze-Peteghem à Courtray, fut présenté par M. le directeur Noël, le 1er mars 1838, approuvé par le Département des Travaux Publics, le 6 du même mois, et mis en adjudication le 4 avril suivant.

Si l'on considère la section de Gand à Deynze comme ayant son origine à la station même de la première de ces villes et son extrémité à la chaussée de Deynze à Audenaerde, qui longe la station de Deynze, alors cette section présentera une longueur totale de 17,424 mèt., composée comme suit :

Partie commune avec la ligne de Gand vers Bruges.	Un alignement droit dans le prolongement de la station de Gand.	1,254.00	1,874 00
	Une courbe décrite d'un rayon de 365 mèt. aboutissant au pont du Strop, sur l'Escaut.	561.00	
	Partie droite sur ledit pont . .	59.00	

Partie comprise entre le pont du Strop et l'extrémité de la station de Deynze.	Deux alignements droits ayant ensemble une longueur de . . .	13,917.70	15,550.00
	Une courbe de 2,400 mèt. de rayon (à la séparation des lignes de Bruges et Courtray, au-delà du pont du Strop).	320.80	
	Une courbe de 3,000 mèt. de rayon (à Nazareth)	1,046.00	
	Une courbe de 1,500 mèt. de rayon (dans la station de Deynze).	265.50	

Mais comme, sur la distance de 1,874 mèt., comprise entre la station de Gand et le pont du Strop inclusivement, le lit de la route avait déjà été exécuté pour la ligne de Gand vers Courtray en même temps que pour celle de Gand vers Bruges, la section de Gand à Deynze fut censée, dans le cahier des charges qui servit de base à l'adjudication précitée du 4 avril 1838, ne commencer qu'à l'extrémité occidentale des tablettes du pont du Strop, de manière qu'elle ne présentait qu'un développement de 15,550 mèt.

Cette section de Gand à Deynze a été exécutée suivant le profil longitudinal décrit au cahier des charges dressé pour l'adjudication du 4 avril, à l'exception de deux légères modifications, dont il sera parlé plus loin et qui ont eu pour objet de relever le plafond de la tranchée de Gand, ainsi que le couronnement d'une partie du remblai à Swynaerde. Ce profil, à partir du pont du Strop, se compose de :

7,545m,80	en diverses parties établies à niveau.	
1,447m,40	en pente	de 0m,0018
317m,30	»	de 0m,00085
836m,40	»	de 0m,00035
2,192m,90	en rampe	de 0m,0004
3,210m,20	»	de 0m,00025
15,550m,00		

La partie complémentaire de la section, qui s'étend entre la station de Gand et le pont du Strop, a pour profil longitudinal :

59 mèt.	à niveau.	
450 »	en rampe	de 0m,001
804 »	»	0m,002
561 »	»	0m,00344

Il est à remarquer que, dans cette rampe de 0m,00344, se trouve comprise la courbe décrite d'un rayon de 365 mèt. aboutissant au pont du Strop.

En ce qui concerne la section de Deynze à Courtray, celle-ci devait, dans le projet primitif, être limitée par la chaussée de cette dernière ville à Tournay et la station de Courtray placée au sud-est du parc St-Georges, qui longe le boulevard extérieur de cette ville. Mais une convention passée le 14 novembre 1838 entre M. l'inspecteur directeur Noël et le collége des bourgmestre et échevins de la dite ville (convention approuvée par arrêté royal du 4 avril 1839), amena dans le projet, aux abords de Courtray, diverses modifications au tracé. L'axe du chemin de fer fut rapproché de la ville, de manière à passer dans le fossé d'enceinte aboutissant à la porte de Tournay, et la station, reportée au-delà de la chaussée de Tournay, reçut pour limite extérieure, la chaussée de Courtray à Tourcoing.

La longueur de la section de Deynze à Courtray qui, au projet primitif, n'était que de 26,017m,30, devint alors de 26,615 mèt., composée comme suit :

En quatre alignements droits, un développement total de			22,562m,18
En courbe de 1,500 mèt. de rayon		(à la sortie de la station de Deynze).	742m,50
» de 2,400	»	(à la station de Waereghem). . .	1,162m,40
» de 2,000	»	(à la station de Harlebeke) . . .	1,049m,52
» de 1,000	»	(près de la station de Courtray) . .	881m,40
» de 500	»	(à l'extrémité de la station de Courtray)	217m,00
			26,615m,00

Le changement apporté au tracé, ainsi que nous venons de le dire, dut nécessairement faire modifier également le profil longitudinal de la section, indiqué au cahier des charges de l'adjudication. En outre deux autres modifications dûrent aussi être introduites dans le projet primitif, à l'effet de relever le plafond des tranchées de Zulte et de Waereghem, de manière que le profil longitudinal se compose aujourd'hui comme suit :

14,290m,04	en diverses parties établies à niveau	
1,457m,00	en rampe de	0m,00034
2,364m,00	» de	0m,0006
5,827m,26	» de	0m,001
910m,10	» de	0m,0012
550m,80	» de	0m,00147
405m,80	» de	0m,002
810m,00	en pente de	0m,001
26,615m,00		

Résumant ici ce que nous avons dit du tracé et du profil longitudinal des deux sections de Gand à Courtray, nous ferons remarquer que, sur les 42,165 mèt. que comporte le développement de la ligne comprise entre le pont du Strop et l'extrémité de la station à Courtray, on trouve :

36,479m,88	en alignements droits.		
4,586m,72	en courbes d'un rayon de	1,500 à 3,000 mèt.	
881m,40	» »	de 1,000	(aux abords de la station de Courtray).
217m,00	» »	de 500	(à l'extrémité » »).

Et que, sous le rapport du profil longitudinal, les deux sections comprennent ensemble :

21,835m,84	de parties établies à niveau.		
17,015m,06	»	en rampe ou pente de $\frac{1}{4}$ à 1	millimètre par mèt.
1,460m,90	»	» de 1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{1}{2}$	»
1,853m,20	»	» de 1 $\frac{8}{10}$ à 2	»

Nous avons dit que les adjudications effectuées le 4 avril 1838 n'avaient eu pour objet que l'exécution du corps de la route, c'est-à-dire les terrassements et ouvrages d'art. Quant à l'établissement du rail-way et des travaux y relatifs, l'adjudication en eut lieu pour la section de Deynze à Courtray, le 27 mars 1839 et pour celle de Gand à Deynze, le 1er mai suivant. En outre le rail-way à construire sur la partie complémentaire de la section de Gand et le pont du Strop fut entrepris par une soumission de la main à la main, approuvée le 11 août 1839.

Il est à remarquer, toutefois, que les trois entreprises de rail-way, dont nous venons de parler, ne comprirent l'ensablement du coffre que jusqu'à la hauteur des billes. La couche supérieure, sur 0m,06 de hauteur, fut faite en sable de Cruyshautem adjugé pour toute la ligne de Gand à Courtray, le 1er mai 1839. La mise en œuvre de ce sable fut effectuée en vertu d'une soumission de la main à la main, approuvée le 1er août suivant.

Les dépendances de la route, telles que barrières, poteaux de défense, etc., furent entreprises, pour les deux sections, par soumissions directes approuvées le 17 juillet 1839.

Enfin les bâtiments, clôture, etc., des stations de Deynze, Waereghem, Harlebeke et Courtray, furent exécutés, également d'après soumissions directes approuvées le 27 du même mois de juillet.

Je ne parlerai pas ici des diverses autres entreprises opérées pour fournitures de fers, billes, etc., attendu que ces entreprises se trouvent spécifiées dans le chapitre III relatif aux dépenses effectuées pour l'établissement de la route et de ses dépendances.

CHAPITRE II.

HISTORIQUE DES TRAVAUX. — DESCRIPTION, EXÉCUTION ET MODIFICATIONS.

§ 1er. — Section de Gand à Deynze-Peteghem.

L'adjudication, sur bordereau de prix, de la construction du lit de la route de Gand à Deynze, eut lieu, comme il a été dit, le 4 avril 1838. Cette adjudication, qui amena un rabais de $\frac{105}{1000}$ sur les chiffres de l'estimation, fut approuvée le 12 du même mois.

Toutefois, la tardive entrée en possession des terrains, dont une grande partie dûrent être expropriés, ne permit de commencer les travaux qu'au mois de juin et encore sur quelques parties seulement. Ce ne fut guère qu'au mois d'octobre suivant que l'envoi en possession de la généralité des emprises mit l'entrepreneur à même d'imprimer sur tous les points l'activité nécessaire. Malgré le retard qui en résulta dans l'établissement des travaux, le rail-way fut, aussi bien que le corps de la route, entièrement terminé dans le mois d'août 1839, de manière que la durée réelle de l'exécution de la section de Gand à Deynze n'a été que de 14 à 15 mois, y compris ceux de l'hiver 1838-1839.

Le décompte définitif des travaux de la section a établi qu'il avait été exécuté, pour le corps de la route, les chemins latéraux et les traverses, une quantité de remblais s'élevant à . . . . . 125,495^{m3}

Les déblais dans le corps de la route comprenaient 53,478^{m3}; mais une quantité de 27,652^{m3} seulement, provenant de ces déblais, a été utilisée dans les remblais; l'excédant a été retroussé sur berge, soit ainsi 25,826

De sorte que la totalité des terrassements effectués, comporte . . . 151,321^{m3}

Cette quantité de terrassements fut transportée comme suit, savoir :

103,913^{m3}	par brouettes	à une distance variant de	½ à 6 relais.
26,718	» tombereaux	»	de 250 à 450 mèt.
20,690	» waggons	»	de 1,300 mèt.

Les ouvrages d'art exécutés tant sous le corps de la route que sous les chemins latéraux et les traverses, consistent en 9 ponceaux de 1 à 3 mèt. d'ouverture et 55 aqueducs de 0^{m},40 à 0^{m},80. La construction de ces 64 ouvrages d'art a exigé 1,052^{m3} de maçonnerie en briques, 423 en moellons et 24^{m3} de pierre de taille.

En même temps que le rail-way on a exécuté 31 traverses pour passage de chemins à niveau et 2,389^{m2} de pavage à neuf.

En ce qui concerne l'exécution des terrassements, la section de Gand à Deynze ne présentait que deux tranchées de quelqu'importance, à ouvrir : l'une à Astene, formait une véritable butte en terre sablonneuse d'environ 4 mèt. de hauteur *maximum* et dont le déblai comprenant 23,600^{m3} ne pouvait, que pour une petite partie de

1,600^{m3} seulement, être utilisée dans les remblais de la route, de manière que la plus grande masse des terres provenant de cette tranchée fut distribuée sur des terrains bas situés à proximité de la butte.

L'autre tranchée principale était celle de Gand, aux abords de la chaussée d'Audenaerde : elle contenait un cube de près de 21,000 mèt. à transporter en remblai, vers le pont du Strop, à une distance moyenne de 1,300 mèt., et en rampe de 0^{m},0018.

D'après le projet, ce transport devait s'effectuer au moyen de tombereaux; mais la mauvaise qualité du sol, détrempé surtout par des pluies abondantes, rendit ce mode impraticable et l'on fut obligé de faire usage de waggons.

Ce système, quoiqu'étant le meilleur que l'on pût suivre dans l'occurrence, fut cependant extrêmement onéreux à l'entrepreneur, non-seulement par les frais que lui causèrent l'établissement et le maintien en bon état d'un rail-way spécial, la fourniture et l'entretien d'un matériel de 20 waggons, etc., mais aussi par le peu de progrès que pouvait faire la marche du déblai, ce qui força l'entrepreneur à un travail de jour et de nuit pendant plusieurs mois. Aussi la tranchée, en raison des obstacles de tout genre qui se rencontrèrent dans le cours du travail, ne fut-elle complétement ouverte que 11 mois seulement après qu'elle avait été entamée.

Les faits qui se sont présentés dans l'exécution de cette tranchée de Gand, sont assez remarquables pour que je croie utile d'entrer, à ce sujet, dans quelques autres détails.

La profondeur *maximum* du déblai n'était que de 2^{m},58; la partie supérieure se composait d'une terre extrêmement légère; mais sur une profondeur moyenne d'environ 1 mèt., le sol était formé d'une argile noirâtre, très compacte, remplie de gravier et cailloux et qu'on ne pouvait généralement détacher qu'à la pioche. Ce terrain, trempé par les eaux pluviales, formant une pâte très grasse dans laquelle il n'était guère possible ni de conserver le rail-way provisoire, ni de faire marcher les chevaux qui traînaient en rampe, comme je l'ai dit, les waggons chargés des déblais.

C'est par suite de la mauvaise qualité du sol de cette tranchée que plus tard, lorsqu'on eut livré la route à l'exploitation, on eut tant de peine à maintenir le rail-way dans son relief, et que, pour parer à un inconvénient si grave, on se décida à y exhausser la voie de 0^{m},40, au moyen d'un massif général en pierrailles et sable. A cet effet, et pour ne pas interrompre la circulation, on exécuta la 2e voie sur 2,400 mèt. de longueur, avant de démonter la première. (Ce double travail fit l'objet d'une soumission montant à fr. 27,800 et approuvée le 17 octobre 1839).

Pour en revenir aux terrassements de la tranchée de Gand et faire mieux apprécier les difficultés qu'on eut à vaincre pour la percer, je n'aurai qu'à donner le relevé ci-après de la main-d'œuvre qu'on y a employée.

1° Fouille et chargement. . . .	6,466	journées de terrassier.
2° Transport	693	id.
	24	attelages à 1 collier.
	303	id. 2 id.
	987	journées de cheval à traîner les waggons.
3° Déchargement et régalement.	2,436	journées de terrassier.
4° Pose de la voie et entretien.	168	id. de chef poseur.
	738	id. d'aide poseur.
5° Entretien des fossés d'écoulement, graissage des waggons, balayage des rails.	386	id. de manœuvre.
6° Transport à pied-d'œuvre des waggons, fers et billes et remise en dépôt du matériel	*Pour mémoire.*	

Si l'on remarque que les 6,466 journées employées pour fouille et chargement, n'ont été appliquées qu'au déblai d'une quantité de 20,690^{m3}, on reconnaîtra que chaque homme n'a fouille moyennement que 3 $\frac{1}{2}^{m3}$ dans sa journée. Ce résultat ne fut pas dû seulement à la difficulté de travailler la terre, mais aussi et surtout aux pertes de temps considérables éprouvées, par suite d'une foule de causes, dans le chargement de chaque convoi de waggons. Dans les transports par tombereaux, lorsque le roulage n'est pas gêné, les inconvénients de perte de temps sont infiniment moindres, mais dans les transports par brouettes, où l'on est toujours maître de placer le nombre necessaire de relayeurs, il n'y a plus de temps perdu et les fouilleurs produisent le *maximum* de leur effet utile. La conséquence naturelle de cette observation, est que, dans les estimations, le prix de la fouille ne devrait pas seulement être établi d'après la nature des terres, mais aussi d'après le mode de transport (1), l'un de ces modes pouvant entraîner des dépenses doubles ou triples de l'autre, pour la même fouille.

Examinons, par exemple, l'ensemble des faits qui se sont présentés à cet égard, sur la section de Gand à Deynze. Le nombre total de journées employées à la fouille des terrassements de cette section, s'est élevé à 16,831, soit donc pour la quantité de 151,321^{m3} de terrassements que comporte ladite section, environ 9^{m3},06 par journée moyenne Mais si l'on considère que, pour les 20,690^{m3} appartenant à la tranchée de Gand, il a été affecté à la fouille un nombre de 6,466 journées, on trouve que les 130,631^{m3} du restant de la section n'ont exigé que 10,365 journées de fouilleurs, ce qui donne alors 12^{m3},06 par journée.

En ce qui regarde les ouvrages d'art on a rencontré très peu de difficultés. En général les fondations ont été assises sur moellons, attendu que le plafond des fouilles des radiers se trouvait presque toujours dans un sable boulant. Il n'y a que pour deux ponceaux, l'un de trois mètres et l'autre de 1^{m},50 d'ouverture, qu'on ait jugé nécessaire, vu la compressibilité du terrain, d'établir la fondation sur pilots.

En résumé, de tout le réseau des chemins de fer décrétés par les lois des 1er mai 1834 et 26 mai 1837, la section de Gand à Deynze est celle dont le coût relatif a été le moins élevé pour l'établissement du corps de la route, puisque les terrassements et ouvrages d'art de cette partie de la ligne et de ses dépendances, ne sont revenus qu'à la somme de fr. 133,950-30, soit à environ fr. 8,614 par kilomètre, bien que le lit ait été exécuté sur une largeur uniforme de 10 mètres.

Il est vrai qu'à la somme de fr. 133,950-30, ci-dessus indiquée, il faut ajouter les dépenses, quoique peu importantes, faites par l'administration des chemins de fer en exploitation depuis le moment où la remise de la section de Gand à Deynze lui a été opérée, dépenses qui comprennent, entr'autres, l'exhaussement de 0^{m},50 en *maximum* apporté au relief de la voie dans les bas-fonds de Swynaerde, sur une longueur d'environ 1,700 mèt., à l'effet d'obvier aux inondations extraordinaires de la Lys. Mais en somme, et malgré cette augmentation de frais, la route de Gand à Deynze n'en reste pas moins celle dont les terrassements et ouvrages d'art auront le moins coûté par kilomètre moyen.

Le sable de la première couche du rail-way employé sur la section de Gand à Deynze, a été, en grande partie, tiré d'une sablière située à Astene un peu au-delà de la butte traversée par le chemin de fer. Un rail-way provisoire établi sur l'emplacement de la seconde voie ayant permis la circulation de convois remorqués par une

---

(1) L'on peut, tout en maintenant un prix uniforme pour la fouille, quel que soit le système de transport, atteindre le but indiqué en majorant la valeur réelle des transports par waggons, ainsi que cela a été fait dans les estimations dressées pour les sections de Courtray vers la France et de Mouscron vers Tournay

locomotive, on se servit très avantageusement de ce mode pour transporter à pied-d'œuvre le sable, le coffre de la voie définitive à construire ayant, au préalable, été ouvert sur les dimensions voulues. Comme la locomotive mise à la disposition de l'entrepreneur se remisait à la sablière même, on commença par approvisionner le sable sur les points les plus éloignés. Au fur et à mesure que l'ensablement s'effectuait, on démontait la voie provisoire sur plusieurs centaines de mètres de longueur par jour et l'on construisait, sur une longueur correspondante, la voie définitive. Lorsque la nécessité s'en faisait sentir, on raccordait, sur une petite distance, les voies provisoire et définitive, de manière qu'on pouvait toujours facilement rétablir la circulation par rail-way sur toute la ligne.

Ce système de transport sur voie provisoire n'avait jusque là, que je sache, pas encore été mis en usage pour l'ensablement du coffre du rail-way. L'expérience qui en fut faite alors démontra qu'il y avait à l'employer, non seulement une grande économie dans les frais, mais aussi une grande économie de temps dans l'exécution. Toutefois pour que ces transports par locomotives soient opérés avec tout le succès possible, il faut nécessairement que les carrières d'où l'on extrait le sable, soient situées sur la section du chemin de fer en construction et que la route ne soit ni parfois interrompue, ni parfois entravée comme cela a lieu lorsque les convois de sable doivent circuler, pour une partie, sur une ligne livrée à l'exploitation; dans ce dernier cas les transports de matériaux peuvent être tellement gênés par les convois publics, là où, notamment, il n'existe qu'une seule voie, qu'il peut arriver qu'il n'y a plus d'avantages à user de ce mode.

§ 2. — Section de Deynze-Peteghem à Courtray.

L'adjudication des terrassements et ouvrages d'art de la section de Deynze-Peteghem à Courtray, qui eut lieu, sur bordereau de prix, le 4 avril 1838, produisit un rabais de 11 p. %, et fut approuvée le 12 du même mois.

Ici, comme sur la section de Gand à Deynze, des retards dans l'entrée en possession des terrains empêchèrent de tirer tout le parti possible de la campagne de 1838. Ce ne fut d'ailleurs qu'au 31 janvier 1839 que le Département des Travaux Publics approuva les modifications du tracé et du profil nécessitées par la convention faite avec la ville de Courtray pour l'établissement de la station. Toutefois, dans la campagne de 1839 les travaux furent poussés si activement que la ligne, commencée en juin 1838, put être ouverte jusqu'à Courtray dès le 22 septembre 1839, c'est-à-dire après une durée d'exécution de 15 à 16 mois.

La réception définitive des travaux de cette section a constaté que l'on avait exécuté pour le corps de la route et ses dépendances, une quantité de remblais de **454,303**^{m3}

Les déblais dans le corps de la route s'élevaient ensemble à **159,241**^{m3}; mais une quantité de **88,880**^{m3} seulement, provenant de ces déblais, a été utilisée dans les remblais; l'excédant, qui a été retroussé sur berge, était ainsi de **70,361**

de sorte que la totalité des terrassements effectués comporte. . . . . **524,664**^{m3}

Cette quantité de terrassements a été transportée, savoir :

456,170^{m3}	par brouettes	à une distance	variant de	$\frac{1}{2}$ à **7**	relais
1,195	id.	id.	id.	de **7** $\frac{1}{2}$ à **10**	id.
67,309	par tombereaux		id.	de **200** à **1,550**	id.

Les ouvrages d'art exécutés tant sous la route que sous les chemins latéraux et les traverses, consistent en un viaduc de **3**^{m},**20** d'ouverture, un second pour piétons de **1**^{m},**80**, **9** ponceaux de 1 à 3 mètres et **75** aqueducs de **0**^{m},**40** à **0**^{m},**80**. La

construction de ces 86 ouvrages d'art a exigé 780$^{m^2}$ de maçonnerie en moellons, 2,381$^{m^3}$ de maçonnerie de briques et 36$^{m^3}$ de pierre de taille.

En même temps que le rail-way, on a exécuté 61 traverses pour passages de chemins à niveau et 4,443$^{m^2}$ de pavage à neuf.

En ce qui concerne l'exécution des terrassements, la section de Deynze à Courtray ne présentait que deux tranchées de quelqu'importance, l'une à Zulte et l'autre à Waereghem. Bien que la profondeur *maximum* ne dût être, d'après le projet primitif, que de 2^m,10 pour la première et de 2^m,65 pour la seconde, on fut cependant obligé de relever le profil longitudinal de ces deux tranchées, attendu qu'à 3 ou 4 pieds en-dessous du sol, pour une grande partie, le terrain se composait d'une espèce de sable mouvant, tout-à-fait impropre à l'assiette du rail-way. L'exhaussement du plafond de ces tranchées ne fut cependant, au *maximum*, que de 0^m,50, de manière que cette modification influa peu sur les mouvements de terrasses projetés.

La totalité des 524,664$^{m^3}$ de terrassements que comportent la section et ses dépendances, a exigé 44,963 journées de fouilleurs, ce qui revient, en moyenne, à environ 11$\frac{2}{3}$,$^{m^3}$ par homme.

L'établissement des ouvrages d'art n'a présenté que très peu de difficultés. Les fondations de ces ouvrages ont, pour la presque totalité, été construites en moellons, le sol des fouilles étant généralement le même que celui qu'on a rencontré sur la section de Gand à Deynze. Il n'y a eu d'exceptions que pour deux ponceaux, l'un de 2 mètres et l'autre de 3 mètres d'ouverture, construits dans un terrain tourbeux, et qu'on a jugé nécessaire de fonder sur pilots.

Au total, les terrassements et ouvrages d'art de la section de Deynze à Courtray, y compris les traverses, chemins latéraux et stations, ont coûté une somme de fr. 387,687-48, soit environ fr. 14,566 par kilomètre.

Le sable de la première couche du rail-way a été extrait, pour une partie, des carrières d'Astene dont nous avons déjà parlé, mais pour la plus grande partie, d'une sablière située à Zulte. Cette carrière de sable se trouvant éloignée à 1,200 mètres du chemin de fer, l'entrepreneur se procura l'autorisation d'établir un rail-way entre cette carrière et le chemin de fer en construction, de manière que le sable put être amené, au moyen de convois remorqués par locomotives, depuis le lieu d'extraction jusqu'à pied-d'œuvre, un système de rail-way provisoire ayant été organisé sur la section de Deynze à Courtray, comme nous avons dit qu'il l'avait été pour la section de Gand à Deynze.

La carrière de Zulte qui pouvait contenir de 70 à 90 mille mètres cubes de sable, fut jugée si importante pour les besoins des sections qui étaient à construire au delà de Courtray, que le Gouvernement acquit, par convention en date du 18 février 1840, et moyennant une somme de fr. 18,000, le droit de l'exploiter à son gré, jusqu'à la fin de l'année 1844. C'est cette même carrière du Zulte qui a fourni ainsi plus tard le sable employé entre Courtray et la frontière de France, de même que sur une grande partie de la section de Mouscron vers Templeuve.

§ 3. — Stations.

La ligne de Gand à Courtray possède deux stations principales, celles de Deynze et de Courtray et deux autres secondaires, celles de Waereghem et de Harlebeke. Quant aux haltes de Nazareth, de Machelen et d'Olsene, pour lesquelles il n'a pas été exécuté de travaux spéciaux, nous n'aurons point à nous en occuper.

L'ignorance où l'on se trouvait en 1839 de l'importance qu'acquerrait, par le

mouvement des voyageurs et des marchandises, chacune des quatre stations susindiquées, engagea le Département des Travaux Publics à n'y faire exécuter, pour cette partie du service, que des bâtiments provisoires et de peu de valeur et l'on se borna ainsi à construire les travaux qui étaient le plus rigoureusement nécessaires pour assurer la marche de l'exploitation. Voici quels furent, pour chacune de ces quatre stations, les ouvrages principaux que la direction de construction fit établir.

Station de Deynze.

1° Un bâtiment pour réservoir dans lequel on a établi provisoirement le bureau des recettes et la salle d'attente;

2° Un puits avec pompe et maisonnette pour le service de cette pompe;

3° Un hangar servant de magasin pour le coak;

4° Une plate-forme tournante de 13 pieds et une de 10 pieds;

5° La construction de deux voies supplémentaires raccordées entr'elles et avec la voie principale par deux excentriques à 3 voies;

6° La clôture de la station à claire voie en petits sapins du pays.

Station de Waereghem.

1° Un bureau en charpente pour le service des recettes et salle d'attente;

2° La construction de deux voies supplémentaires et raccordement entr'elles et avec la voie principale au moyen de deux excentriques à 3 voies;

3° La clôture de la station, comme celle exécutée à Deynze.

Station de Harlebeke

Comme pour celle de Waereghem.

Station de Courtray.

1° Un bâtiment pour le service provisoire de l'exploitation;

2° Une remise des locomotives à deux voies;

3° Un bâtiment de réservoir, avec puits, magasin à coak et ateliers;

4° Un puisard avec aqueduc et tuyaux communiquant du puisard au puits;

5° Un corps-de-garde en maçonnerie;

6° Deux plates-formes tournantes de 13 pieds et douze de 10 pieds;

7° Trois excentriques à 3 voies et quatre à 2 voies;

8° La clôture de la station comme les précédentes.

Nulle circonstance digne d'être signalée ne s'étant présentée pendant la construction des travaux de ces stations, nous nous bornerons à l'exposé ci-dessus, les détails des dépenses, consignées dans le chapitre suivant, fournissant d'ailleurs des renseignements plus complets sur la portée des ouvrages exécutés.

CHAPITRE III.

ÉTAT RÉCAPITULATIF *des dépenses faites par l'administration des chemins de fer en construction.*

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	§ 1er. — *Section de Gand à Deynze-Peteghem.*					
1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	»	»	»	»	350,000 00
2	Fournitures de matériel pour le rail-way.....					
	a. *Bois.*					
	1er lot de 2,500 billes....	Van Eeckhout.	16 mai 1838.	15 juin 1838.	7,825 00	
	2e id. 1,500	Verdick-Veracx	Id.	Id.	4,950 00	
	3e id. 3,500	Id.	Id.	Id.	11,500 00	
	4e id. 3,000	Id.	Id.	Id.	9,550 00	
	5e id. 3,000	Ryckaert.	Id.	Id.	9,200 00	
	6e id. 2,000	Fermont.	Id.	Id.	6,050 00	
	7e id. 4,500	Van Hal.	Id.	Id.	13,500 00	
	Lot supplémentaire de 2000 billes.....	Verdick-Veracx	29 mai 1839.	18 juin 1839.	7,000 00	
					69,575 00	514,948 49
	b. *Fers.*					
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 1er et 4e lots.....	De Dorlodot.	5 sept. 1838.	12 sept. 1838.	167,819 33	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 2e et 3e lots.....	Henrard.	Id	Id.	229,743 76	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, lot supplémentaire.....	De Dorlodot.	18 mars 1839.	6 avril 1839.	46,635 40	
	Coussinets pour traverse de route.....	Marcellis.	9 avril »	29 id.	1,175 00	
					445,373 49	
					A reporter.	864,948 49

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES	SOMMES TOTALES
					Report . . .	864,948 49
3	Travaux relatifs a l'établissement de la route :					
	a. Terrassements et ouvrages d'art.....	Lamal.	4 avril 1838.	12 avril 1838.	(*a*) 133,950 30	
	b. Etablissement du rail-way depuis le pont du Strop jusqu'à la station de Deynze.....	Parent	1er mai 1839.	17 mai 1839.	161,906 38	
	c. Établissement de la partie du rail-way comprise entre la station de Gand et le pont du Strop.....	Id.	8 août 1839.	11 aout 1839.	13,000 00	346,174 10
	d. Construction d'une partie de la 2e voie et exhaussement d'une partie de l'ancienne.....	Id.	11 oct. 1839.	17 oct 1839.	27,800 00	
	e. Fourniture et mise en place de barrières, poteaux, bornes milliaires, guérites et garde-corps.	Id.	12 juill. 1839. 19 id.	17 juill. 1839. 27 id.	9,517 42	
4	*Sable pour la dernière couche du rail-way*.....					
	a. Travaux de terrassements exécutés pour découverte de sablières...	Id.	»	23 mars 1839.	3,546 49	
	b. Fourniture de sable....	De Boom.	1er mai 1839.	15 mai 1839.	47,000 00	53,840 19
	c. Mise en œuvre de ce sable	Parent.	26 juill. 1839.	1er août 1839.	3,293 70	
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	»	»	»	»	39,010 88
					Total des dépenses faites pour la section de Gand a Deynze.....fr.	1,303,973 66

§ 2. — *Section de Deynze-Peteghem à Courtray.*

1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc...	»	»	»	»	670,000 00
2	Fournitures de matériel pour le rail-way :					
	a. *Bois.*					
	8e lot de 1,500 billes....	Verdick-Veracx	16 mai 1838.	15 juin 1838.	4,400 00	
	9e id. 1,000	Bruteyn.	id	Id.	3,050 00	
				A reporter..	7,450 00	670,000 00

(*a*) On ne comprend rien ici pour les terrassements et ouvrages d'art de la partie qui s'étend de la station de Gand au pont de l'Escaut, lesquels étaient déjà exécutés lorsqu'on a établi la ligne de Gand vers Lille.

N° DE LA SUITE	NATURE DES DÉPENSES	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES	SOMMES TOTALES
				Report	7,450 00	670,000 00
10e	id 2,000 billes	Leckhout	16 mai 1838	15 juin 1838	6,000 00	
11e	id 4,000	De Backer	Id	Id.	12,000 00	
12e	id 2,000	Van Hal	Id	Id.	5,900 00	
13e	id 2,000	Verdick Veracx	Id	Id.	5,750 00	
14e	id 4,500	Id	Id	Id.	14,000 00	
15e	id. 2 000	Id	Id	Id	5,800 00	
16e	id 1,000	De Backer	Id	Id	2,900 00	
17e	id 1,000	Verdick-Veracx	Id.	Id	3,000 00	
18e	id 2,000	Id	Id.	Id	6,000 00	
19e	id 3,000	Bruteyn	Id	Id	9,100 00	
20e	id 3,000	Verdick-Veracx	Id.	Id	9,300 00	
21e	id 1,000	Jonckheere	Id	Id	3,050 00	
22e	id 1,500	Id	Id	Id	4,550 00	
23e	id 3,000	Verdick-Veracx	Id	Id	9,800 00	
24e	id 3,500	Wauters	Id	Id	11,900 00	
	b Fois					
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 1er lot	Henrard	20 dec 1838	20 déc 1838	83,560 68	1,201,811 86
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 2e lot	Id	Id	Id	147,797 56	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 3e lot	Id	Id	Id	147,897 32	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 4e lot	Id	Id	Id	112,910 44	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 5e lot	De Dorlodot	22 dec 1838	22 dec 1838.	101,684 89	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 6e lot	Id	Id.	Id	75,437 53	
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 7e lot	Id	Id	Id	109,070 29	
	Coussinets pour traverses de route.	Marcellis	9 avril 1839	29 avril 1839	2,350 00	
	Rails, chevilles et clefs pour la 2e voie projetée entre Waereghem et Courtray	De Dorlodot	2 aout 1839	11 août 1839	(a) 237,410 40	
	Coussinets pour la 2e voie projetée entre Waereghem et Courtray.	Desfombes	8 id	11 id	(a) 67,192 75	
					A reporter .	1,871,811 86

(a) Cette seconde voie n'ayant pas été executée, les fers ci-contre ont été employés sur d'autres sections et ne sont portés ici que *pour mémoire*.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
				Report.....	.....	1,871,811 86
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :					
	a Terrassements et ouvrages d'art.....	Parent	4 avril 1838	12 avril 1838	387,687 48	
	b. Etablissement de la voie principale du rail-way..	Id.	27 mars 1839.	4 avril 1839.	412,649 57	824,104 40
	c. Fourniture et mise en place des barrières, poteaux, bornes milliaires, guérites et garde-corps.	Id	12 juill. 1839 19 id	17 juill. 1839. 27 id	23,767 35	
4	Sable pour la dernière couche du rail-way :					
	a Travaux de terrassements exécutés pour découverte de sablières..	Id	»	23 mars 1839	4,892 51	
	b. Fourniture de sable...	De Boom	1er mai 1839	15 mai 1839.	70,500 00	81,531 03
	c. Mise en œuvre de ce sable	Parent.	26 juill. 1839.	1er août 1839.	6,138 52	
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau	»	»	»	»	87,579 89
	Total des dépenses faites pour la section de Deynze-Peteghem à Courtray					2,865,027 18

§ 3. — *Stations*.

Station de Deynze.

1	Bâtiment du reservoir....				5,137 43
2	Maisonnette de puits.....				482 74
3	Puits.....				218 25
4	Travaux de fondation et pose de plates-formes..				1,863 00
5	Travaux de fondation et pose de grue hydraulique.....				322 20
6	Magasin à coak.....	Parent.	19 juill. 1839.	27 juill 1839.	478 34
7	Lieux d'aisance.....				143,03
8	Guérites en billes pour garde excentrique.....				151 72
9	Clôture de la station.....				3,570 00
10	Portes de service.....				201 84
11	Travaux de fondation et pose des excentriques..				497 80
12	Objets divers.....				854 23
				A reporter..	13,922 58

N° D'ORDRE	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES
				Report ..	13,922 58	
13	Reservoir, plates formes, excentriques et autres objets de dependances fournis par l'administration de l'exploitation...	»	»	»	*Pour mém*	14,361 59
14	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau				439 01	
	Station de Waereghem.					
15	Travaux de fondation et pose de deux excentriques à 3 voies.... ...	Parent.	19 juill 1839	27 juill. 1839	610 25	
16	Cloture de la station et porte de service.....				3,769 03	
17	Excentriques fournis par l'administration de l'exploitation.....	»	»	»	*Pour mem.*	4,517 36
18	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.	»	»	»	138 08	
	Station d'Harlebeke.					
19	*Travaux de fondation* et pose de deux excentriques a 3 voies.....	Parent.	19 juill. 1839.	27 juill. 1839.	662 12	
20	Clôture de la station et porte de service.....				3,385 50	
21	Excentriques fournis par l'administration de l'exploitation.....	»	»	»	*Pour mém.*	4,186 60
22	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	»	»	»	138 98	
	Station de Courtray.					
23	Bureau provisoire des recettes.....	Parent	19 juill. 1839.	27 juill. 1839.	7,742 72	
24	Bâtiment de réservoir et puits				11,065 15	
25	Remise des locomotives...				37,527 46	
				A reporter..	56,335 33	23,065 55

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
				Report.....	56,335 33	23,066 55
26	Travaux de fondation et pose de plates-formes tournantes.....				8,098 96	
27	Travaux d'excentriques...				2,601 80	
28	Forge provisoire.....				168 60	
29	Corps-de-garde.				1,489 55	
30	Pompe provisoire.....				378 95	
31	Transport, chargement et déchargement de plates-formes, excentriques, etc.				536 50	
32	Clôture de la station et portes de service	Parent.	19 juill. 1839.	27 juill. 1839.	8,171 02	
33	Conduit en tuyaux de grés, avec accessoires pour l'alimentation du puits par les eaux du fossé de la ville.....				2,276 68	88,102 24
34	Puisard avec aqueduc communiquant avec les eaux du fossé de la ville....				1,199 86	
35	Loge du puisard				345 7	
36	Conduit en tuyaux de plomb pour communiquer du puisard au puits du réservoir.....				3,051 23	
37	Objets divers				755 05	
38	Réservoir, plates-formes, excentriques et autres objets de dépendances..	»	»	»	*Pour mém.*	
39	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	»		»	2,693 16	
	Total des dépenses faites pour les stations de Deynze, Waereghem, Harlebeke et Courtray...					111,167 79

RÉCAPITULATION.

§ 1er. — Section de Gand à Deynze-Peteghem . . . . . fr.			1,303,973 66
§ 2. — Id. de Deynze-Peteghem à Courtray.			2,865,027 18
§ 3. — Stations.	Station de Deynze	14,361 59	111,167 79
	Id. de Waereghem	4,517 36	
	Id. de Harlebeke	4,186 60	
	Id. de Courtray	88,102 24	
Total. . . . . fr.			4,280,168 63

Retranchant de cette somme celle de fr. **304,603-15**, payée pour les fers qui avaient été approvisionnés dans le but de servir au redoublement non exécuté de la voie, entre Waereghem et Courtray, et qui ont servi sur d'autres sections. **304,603 15**

Il restera pour la dépense réelle à porter ici en compte. . . . . fr. **3,975,565 48**

DEUXIÈME PARTIE.

LIGNE DE COURTRAY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE DES PROJETS.

Les premières études générales de la ligne de Courtray vers la frontière de France, effectués en exécution de la loi du 26 mai 1837, eurent lieu en 1838. Ces études exigeaient d'autant plus de soins que, déjà avant cette époque, des ingénieurs de l'État avaient, dans le but de rattacher entr'elles les villes de Courtray, Lille et Tournay, proposé divers tracés présentant, les uns comme les autres, de grandes difficultés d'exécution et nécessitant des dépenses d'établissement extrêmement élevées.

Les recherches portèrent d'abord sur la possibilité, en restant dans de sages limites, de toucher Menin, comme le réclamaient cette ville et toute la partie de la Flandre occidentale, dans laquelle on trouve Ypres, Poperinghe, Furnes, Nieuport et Dixmude. Mais d'une part, le résultat des reconnaissances du terrain, eu égard à l'obligation imposée par la loi, de se diriger vers Tournay, et d'autre part, des motifs de convenance et de moindre parcours, tant pour la Belgique que pour la France, firent bientôt prendre la détermination de s'écarter, à partir de Courtray, du bassin de la Lys, en franchissant entre Aelbeke et Mouscron, dans le point le plus déprimé, la crête qui sépare le dit bassin de celui de l'Escaut.

Ce lieu ainsi choisi dans la crête de partage, permettait d'établir le point culminant du tracé à 24 mètres seulement au-dessus de la station de Courtray, et, comme la distance entre celle-ci et le lieu dont il s'agit, était de plus de 8 kilomètres, il fut dès-lors possible d'atteindre ce point culminant par une rampe de moins de 3 millièmes.

Pour passer de ce point à la frontière de France et se diriger ensuite vers Tournay, on avait à franchir la côte qui sépare les villages de Mouscron et de Luigne, et ce fut encore par le point le plus déprimé de cette côte que l'on fit passer le tracé. Pour y arriver on était obligé de traverser le vallon de Mouscron qui exigeait 260,000 mèt. cubes de remblai, nonobstant des pentes et contrepentes d'environ 3 millièmes, et, pour en sortir, il fallait encore ouvrir dans la côte une tranchée qui devenait l'emplacement d'une portion de la station de Mouscron (près de la chaussée de Dottignies) et comportait plus de 121,000^{m3} à déblayer.

Ce choix d'emplacement de la station de Mouscron était cependant le plus favorable possible, et était d'autant plus obligé, qu'aux termes d'une convention provisoire passée à Paris, le 21 décembre 1837, entre MM. les ingénieurs en chef directeurs Noël et Vallée (autorisés respectivement par les Gouvernements belge et français, à l'effet de régler les conditions du raccordement des rail-ways des deux pays entre Gand et Lille), nous devions nous porter de la station de Mouscron, directement à Roubaix, soit à l'est, soit à l'ouest de cette ville, suivant le tracé qui serait adopté en France.

Après plusieurs conférences, intervint une deuxième convention passée à Gand en novembre 1838, d'après laquelle il fut résolu :

1° Que les études définitives seraient effectuées dans le sens du tracé par l'ouest de Roubaix;

2° Que les deux stations-frontières de Mouscron et de Roubaix se trouveraient situées sur un seul et même alignement;

3° Que le profil longitudinal entre Mouscron et Roubaix se composerait d'une pente et d'une contrepente se rencontrant près du ruisseau-frontière de l'Espierre, de manière que les deux stations se trouveraient aux deux points culminants ;

4° Enfin que, dans le cas (considéré alors comme peu probable) où le Gouvernement français adopterait le tracé par l'est de Roubaix, ce tracé serait raccordé au nôtre, dirigé, comme il vient d'être dit, vers l'ouest de Roubaix.

Ces bases posées, il était possible de fixer définitivement le tracé et le profil de l'avant-projet du chemin de fer entre Courtray et la frontière. Aussi, cet avant-projet fut-il présenté par M. le directeur Noël, le 12 janvier 1839 et approuvé le 18 février suivant par le Département des Travaux Publics.

Les opérations graphiques entre Mouscron et Roubaix, bien que non terminées, furent cependant poussées assez loin pour permettre d'établir sur le terrain, d'une manière suffisamment exacte, l'alignement de la station de Mouscron. On procéda, dès-lors, aux tracés et nivellements définitifs de la section de Courtray à Mouscron, ainsi qu'aux sondages, levé du plan terrier, etc.

Toutefois, diverses causes qui n'eurent néanmoins aucune influence sur l'époque de l'ouverture des lignes de Courtray vers la France et Tournay, retardèrent la formation des plans et la rédaction des devis du projet définitif de la section de Courtray à Mouscron, lesquels ne furent terminés qu'en janvier 1840.

Ce projet définitif, approuvé par arrêté ministériel du 22 février suivant, comprenait tout à la fois les terrassements et ouvrages d'art, le rail-way, à l'exception de la fourniture du sable, et les dépendances de la route. L'ensemble de ces travaux, formant un forfait, absolu pour les terrassements, et relatif pour tous les autres ouvrages et fournitures, fut mis en adjudication publique le 1er avril 1840.

Le tracé de la section de Courtray à Mouscron présente un développement de de 12,317 mèt., composé comme suit :

7,536m,35	en diverses parties droites.			
1,678m,60	id.	courbes de 2,000 mèt.	de rayon.	
1,008m,15	id.	id.	de 1,750	id.
1,412m,00	id.	id.	de 1,500	id.
681m,90	id.	id.	de 500	id., (ces dernières courbes aboutissant aux stations de Courtray et de Mouscron).

Le profil longitudinal ne présentait, dans le projet primitif, que des rampes et pentes dont la plus forte n'était que de 0m,00282. Mais lors de l'exécution on fut obligé de relever le plafond d'une partie de la tranchée de Lauwe, de sorte que le profil en long, tel qu'il a été exécuté, comprend aujourd'hui :

437m,00	en diverses parties à niveau.	
970m,47	en rampe de	0m,0008.
688m,28	id.	0m,0028.
7,654m,27	id.	0m,00282.
150m,00	id.	0m,00367 (en courbe de 1,500 mèt. de rayon).
377m,00	id.	0m,0045 (en ligne droite).
2,039m,98	en pente de	0m,0028.
12,317m,00		

En ce qui concerne la section de Mouscron à la frontière, à l'égard de laquelle nulle détermination ne pouvait être adoptée en Belgique que de commun accord avec nos

voisins, ce ne fut qu'au mois de mai 1840 qu'on reprit les négociations relatives au raccordement des chemins de fer des deux pays, alors qu'un ingénieur en chef français se rendit à Roubaix, chargé de procéder aux études définitives du rail-way de la frontière à Lille.

A la suite de diverses conférences qui eurent lieu entre les ingénieurs des deux pays et qui, en raison des nombreuses modifications successives réclamées tantôt par la ville de Roubaix, tantôt par celle de Tourcoing, ne produisirent aucun résultat, intervint enfin la convention passée à Lille, le 7 janvier 1841, entre M. l'ingénieur en chef Busche et moi, convention qui réglait les diverses conditions du tracé et du profil du raccordement des rail-ways belge et français, tel qu'il se trouve exécuté aujourd'hui.

Cet acte renfermait deux stipulations importantes : l'une, que le ponceau à construire pour la traversée du ruisseau-frontière de l'Espierre serait exécuté aux frais communs des deux pays et par les soins de l'administration belge ; l'autre, que sur toute la ligne internationale, comprise entre les stations de Mouscron et de Tourcoing, on poserait immédiatement les deux voies du rail-way.

Sans attendre que la double ratification de la convention du 7 janvier 1841 me fût notifiée, je m'empressai de soumettre, dès le lendemain, à l'approbation du Département des Travaux Publics, tous les éléments du projet définitif de la section de Mouscron à la frontière. Ce projet, qui comprenait les terrassements, les ouvrages d'art, le rail-way (sauf la fourniture de sable) et les dépendances de la route, fut approuvé le 22 mars 1841 et mis en adjudication publique le 15 avril suivant.

Son tracé comprend deux alignements droits d'une longueur totale de	1,992m,80
raccordés entr'eux par une courbe décrite d'un rayon de 2,000 mèt. et dont l'arc a une longueur de.	418m,90
de manière que le développement total de la section est de	2,411m,70

Le profil longitudinal se compose d'une seule pente uniforme de 0m,0025, à laquelle succède, sur le territoire français, une rampe de trois millièmes, raccordée avec la pente dont il s'agit, au moyen d'une courbe parabolique verticale.

En résumant ce que nous avons dit du tracé et du profil longitudinal des deux sections de Courtray à Mouscron et de Mouscron à la frontière, nous trouvons que la ligne entière, d'une longueur de 14,728m,70, comprend :

9529m,15 en alignements droits,
4517m,65 en courbes d'un rayon de 1,500 à 2,000 mèt.,
681m,90 » » 500 mèt. aux abords des stations;

et que, sous le rapport du profil longitudinal, ces deux sections comprennent ensemble :

1407m,47 en parties à niveau et en rampe de 0m,0008,
12,794m,23 en rampes et pentes variant de 0m,0025 à 0m,00282,
527m,00 » » » 0m,00367 à 0m,0045.

Nous avons dit que l'adjudication faite le 1er avril 1840, pour la section de Courtray à Mouscron, avait eu pour objet l'exécution de tous les travaux du corps de la route. Elle comprenait également les terrassements et ouvrages d'art de la station de Mouscron, mais seulement la voie principale du rail-way. Quant aux voies supplémentaires, fondations des plates-formes tournantes et ensablement du terre-plein, ces divers ouvrages furent, par soumission approuvée le 23 mai 1842, considérés comme faisant partie de l'entreprise principale des travaux de la section.

En ce qui concerne les bâtiments de ladite station de Mouscron, ils firent l'objet d'une adjudication publique qui eut lieu le 8 juin 1842, sur un cahier des charges, approuvé le 26 du même mois.

Quant aux autres entreprises diverses de la section, on les trouvera renseignées dans le chap. III qui présente les dépenses de toute nature faites par l'administration de la construction pour la ligne de Courtray à la frontière.

CHAPITRE II.

HISTORIQUE DES TRAVAUX. — DESCRIPTION, EXÉCUTION ET MODIFICATIONS.

§ 1er. — Section de Courtray à Mouscron.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Courtray à Mouscron, qui eut lieu le 1er avril 1840, fut faite au montant de fr. 947,500, en y comprenant une somme à valoir de fr. 53,000 pour ouvrages imprévus; cette adjudication, qui donnait ainsi un rabais de 15,453 p. °/₀ sur le chiffre de l'estimation, fut approuvée le 4 du même mois d'avril.

Mais les emprises ayant dû, pour la plupart, être expropriées par voie judiciaire, l'entrepreneur ne fut mis en possession des premiers terrains, du moins sur des longueurs suffisantes pour pouvoir exécuter des travaux, que dans le courant du mois de juin. Les autres emprises lui furent successivement délivrées jusqu'en septembre, époque à laquelle on peut considérer, que de ce chef, les travaux n'éprouvèrent plus d'obstacles.

Cependant des difficultés de plus d'un genre, dont nous rendrons compte plus loin, ne permirent d'achever la section, rail-way compris, que dans les premiers jours du mois d'août 1842, c'est-à-dire, de 25 à 26 mois après le commencement des travaux. Quant à son exploitation, elle n'eut lieu que le 23 octobre suivant, attendu que, par elle seule, la section de Courtray à Mouscron ne pouvait être assez productive pour être desservie et qu'on dut ainsi en différer la mise en circulation, jusqu'à l'ouverture de la ligne entière de Courtray à Tournay.

D'après le projet adjugé, les terrassements, constituant un forfait d'une valeur de près de fr. 515,400, comprenaient une quantité de remblais de . . 621,803^m3^
les déblais du corps de la route s'élevaient à 283,249^m3^; mais une quantité de 274,152 seulement devait en être utilisée dans les remblais et l'on devait mettre en dépôt, sur berge, un cube de. 9,097
de manière que la totalité des terrassements à effectuer était de . . 630,900^m3^

A transporter, savoir :

282,845^m3^	par brouettes,	à des distances variant de	½	à 7	relais.
39,906	par tombereaux,	»	»	300 à 350	mèt.
308,149	par waggons,	»	»	500 à 1,300	» (moyennem^t^).

Mais, d'après les modifications apportées pendant l'exécution, les terrassements effectués comprennent environ 744,000^m3^ qui ont été transportés, savoir :

564,000	par brouettes,	à des distances variant de	½	à 16	relais.
35,000	par tombereaux,	»	»	150 à 350	mèt.
145,000	par waggons,	»	»	200 à 1,700	»

Ces modifications dont nous parlerons tout à l'heure, n'ont été prescrites par l'administration qu'à concurrence d'une augmentation d'environ 39,000 mèt. cubes de terrassements; pour les 80,000 autres excédants, ils ont été le résultat de changements dans le mode prévu, exécutés spontanément par l'entrepreneur, et, par conséquent, à ses propres frais.

Les ouvrages d'art désignés au cahier des charges de l'entreprise, tant pour la route proprement dite que pour ses dépendances, consistaient en 12 viaducs de 2 à 5 mèt. d'ouverture, 2 ponceaux de $2^{m},50$ et 67 aqueducs de $0^{m},60$ à 1 mèt., exigeant ensemble $8,174^{m3}$ de maçonnerie de briques ou moellons et $94^{m3},50$ de pierre de taille. Dans l'exécution, trois des aqueducs projetés ont été supprimés, et quelques autres modifiés ou déplacés; le cube total des maçonneries a été de 732^{m3} en moellons, $8,014^{m3}$ en briques et $95^{m3},70$ en pierre de taille.

Le rail-way a compris non-seulement la voie principale, mais aussi les voies supplémentaires de la station-frontière de Mouscron, ainsi que divers autres travaux y relatifs, lesquels ont été, ainsi que nous l'avons dit dans le chapitre précédent, considérés comme faisant partie de l'entreprise principale, mais qui ne seront détaillés que dans le § 3 relatif à ladite station.

L'objet principal des dépendances a été le pavage exécuté pour 20 traverses à niveau et les abords des 12 viaducs. La quantité totale de ce pavage a été de 9,092 mèt. carrés, tandis qu'il n'en était prévu que 7,115 au devis.

Les travaux principaux de terrassements consistaient dans les remblais et déblais désignés au tableau ci-dessous :

INDICATION DES REMBLAIS ET DÉBLAIS PRINCIPAUX.	LONGUEUR	HAUTEUR *maximum* des TERRASSEMENTS.	CUBES.
	Mètres.	Mètres.	Mètres cub.
1° Remblai du vallon de Marcke	1,780	8.55	143,391
2° Tranchée de Marcke	830	6.59	72,034
3° Remblai du vallon de Lauwe	1,015	6.90	91,762
4° Première tranchée de Lauwe	460	2.51	17,148
5° Deuxième id.	390	2.45	9,529
6° Troisième id.	490	3.86	28,515
7° Remblai du vallon d'Aelbeke	1,700	6.56	102,562
8° Première tranchée de Mouscron (près la chaussée de Tourcoing).	580	3.14	14,529
9° Déblai d'emprunt contigu au remblai n° 10. . .	»	1.50	91,367
10° Remblai du vallon de Mouscron	2,050	9.89	260,197
11° Deuxième tranchée de Mouscron (sur une largeur de $59^{m},50$ pour la station).	620	5.24	121,656

Nous allons entrer dans quelques détails sur l'exécution de ces diverses masses de remblai et de déblai, ainsi que sur les changements qui ont été apportés, en ce qui les concerne, aux prévisions du devis.

1° *Remblai du vallon de Marcke.* — D'après le projet, ce remblai devait, à l'exception d'une quantité de 799^{m3}, être effectué : 1° au moyen de la tranchée de Marcke dont les $72,034^{m3}$ de déblai devaient être transportés par waggons à une distance réduite de 1,300 mèt.; et 2° au moyen de $70,558^{m3}$ à prendre dans les contrefossés

et dans des emprunts latéraux pour être transportés, par brouettes, à des distances de $\frac{1}{2}$ à 6 relais.

Mais tel n'a pas été le mode suivi par l'entrepreneur. Effrayé de la lenteur avec laquelle marchait l'exécution de la tranchée de Marcke, par le système de transport aux waggons et jugeant que le travail ne serait achevé en temps utile que par l'emploi de moyens extraordinaires, l'entrepreneur se décida à retrousser ou mettre en dépôt, sur des terrains voisins qu'en partie il acquit, à cet effet, à ses propres frais, environ 43.000 mèt. cubes des déblais de ladite tranchée, et à prendre dans les terrains d'emprunt, qu'il descendit à une profondeur suffisante, les terres nécessaires pour la formation d'une quantité correspondante de remblai, terres qu'il conduisit jusqu'à 16 relais.

Cette manœuvre, que l'entrepreneur exécuta de son propre mouvement, fut cependant très-favorable à la solidité de la route, puisque les terrassements de ce remblai, faits au moyen d'emprunts, tinrent parfaitement bien, tandis que la plus grande partie de ceux qui avaient été exécutés au moyen de terres provenant de la tranchée contiguë, ne purent conserver leur profil, quelqu'inclinaison qu'on donnât aux talus. Ces mauvaises terres, composées d'une argile très forte, mêlée de gravier, et qu'on ne pouvait guère déblayer qu'à la pioche, perdaient, par suite des pluies, toute cohésion, et les éboulements qui en résultaient et qui, sur certains points, entamaient le corps du remblai jusqu'à son axe, ne présentaient qu'une sorte de boue complétement impropre à être employée de nouveau, du moins vers l'extérieur de la route.

Pour remédier à un pareil état de choses, la direction, à ce autorisée par disposition en date du 18 mai 1842, fit enlever des talus, sur une épaisseur de 1 à 2 mèt., les mauvaises terres provenant de la tranchée de Marcke, pour les remplacer par des terres franches prises dans des emprunts latéraux. Cette opération réussit assez bien sur beaucoup de points, mais sur quelques autres, des éboulements nouveaux, provoqués par la grande abondance des pluies d'octobre et novembre derniers, se manifestèrent encore ; de manière que dans la campagne prochaine, certaines portions du remblai de Marcke devront encore être rétablies, en substituant de bonnes terres aux mauvaises. Quant au travail extraordinaire qui y fut pratiqué en 1842, tout à fait en dehors du contrat de l'entreprise à forfait, sa valeur s'est élevée à la somme d'environ fr 6,900.

2° *Tranchée de Marcke.* — Nous avons déjà indiqué quelle était la nature du terrain de cette tranchée et quelle quantité en avait été retroussée ou mise en dépôt, au lieu d'être employée, comme le portait le projet, dans le remblai du vallon de Marcke. J'ajouterai que le Département des Travaux Publics reconnaissant combien cette modification au projet, quoique faite sans avoir été ordonnée par l'administration, avait été utile à la consolidation de la route, consentit, par arrêté en date du 27 décembre 1841, à allouer à l'entrepreneur une somme de fr. 5,000, à l'effet de l'indemniser des frais qu'il avait faits pour acquérir les terrains sur lesquels les déblais avaient été retroussés.

Quant aux terres de la tranchée qui furent enlevées par waggons (au nombre de 20) et dont la quantité s'élève à peu près à 47,000 mètres cubes, dont 29,000 employés dans la route, et environ 18,000 mis en dépôt aux abords de la tranchée, on eut beaucoup de mal à en faire le transport. En effet, dans les temps pluvieux, qui furent très fréquents pendant le cours de l'exécution, le plafond de la tranchée devenait tellement glissant que ni chevaux, ni hommes ne pouvaient y circuler, et l'on ne put ainsi faire opérer la traction des waggons qu'en remplissant de fascines tout l'intervalle compris entre les billes du rail-way provisoire de transport; encore ces fascines ne tardaient-elles pas à s'enfoncer ou se détruire, ce qui en exigea à plusieurs reprises le renouvellement.

Mais là ne se bornaient pas les seules difficultés à vaincre à l'égard de la tranchée de

Marcke ; car, après l'avoir ouverte, il fallait encore la maintenir, et l'on n'avait pas tardé à reconnaître que les éboulements rencontrés dans les parties du remblai de Marcke où l'on avait employé des terres de la tranchée, se représenteraient dans ladite tranchée avec d'autant plus d'intensité que, dans des déblais de l'espèce, les berges sont continuellement poussées par les eaux que récèle le sol qu'on entame et qui cherchent à se faire jour de toutes parts ; de manière qu'alors le terrain, dans les parties mises à découvert, du côté du versant, se détache par couches verticales successives et forme ainsi des éboulements que rien ne pourrait arrêter, si l'on ne donnait à ces eaux intérieures un écoulement autre que celui qu'elles prennent d'elles-mêmes par les infiltrations au travers des talus.

Des effets analogues avaient déjà été combattus avec succès sur divers points, et notamment dans la tranchée de Wilmersom, près de Tirlemont, par l'emploi de *bouveaux* remplis de fascines ou de pierrailles. On entend par ce genre d'ouvrage, des galeries souterraines établies sous les berges à la profondeur du plafond des contrefossés de la tranchée, tant perpendiculairement que parallèlement à la route, lesdites galeries communiquant toutes entr'elles et débouchant, soit dans les contrefossés, soit en dehors de la route, de manière à former, par le massif qu'on y place, un filtre au moyen duquel les eaux que renferme le terrain trouvent une issue extérieure.

Pour pouvoir mieux apprécier l'efficacité de ce système de bouveaux, l'administration fit, au mois d'août 1841, exécuter dans la 1re tranchée de Lauwe, la plus mauvaise de toutes celles que nous avions à percer, un essai d'ouvrage de cette espèce, combiné avec des fascinages de soutènement construits sur toute la hauteur du contrefossé. Le résultat obtenu par cet essai fut fort heureux ; puisque le profil de la route ayant été reconstruit en septembre 1841 sur la partie où nous avions établi les bouveaux, était encore parfaitement intact l'année suivante, nonobstant les pluies et les gelées de l'hiver, tandis que le reste de la tranchée avait été entièrement comblé par les éboulements et que le terrain situé en arrière s'était affaissé sur une grande étendue.

Dès que l'on eut reconnu après le dégel, en février 1842, que les terrassements disposés sur les bouveaux n'avaient point subi d'altération, je présentai un projet avec devis et cahier des charges pour l'exécution d'un système complet de bouveaux et de fascinages de soutènement, appliqué entr'autres à la tranchée de Marcke. Ce projet fut approuvé le 5 avril suivant et mis à exécution du mois de juin au mois d'octobre.

Mais les pluies extraordinaires tombées en octobre, novembre et janvier derniers vinrent paralyser, en grande partie, les moyens employés pour assurer la conservation des berges de la tranchée de Marcke : des parties du terrain qui recouvre les bouveaux se liquéfièrent et obstruèrent les voies d'écoulement que le massif en fascinage établi dans ces bouveaux devait procurer, de manière que de nouveaux éboulements sont encore survenus pendant cet hiver et que, dans la campagne prochaine, on aura de nouvelles mesures à prendre pour maintenir la tranchée.

Toutefois les éboulements ne se montrant que d'un seul côté (celui du versant), l'on a placé la voie du rail-way du côté opposé et on l'a bordée, de part et d'autre, de deux contrefossés dans lesquels toutes les eaux qui tombent sur le rail-way, débouchent, au moyen de gargouilles construites en fascines et rapprochées à 4 ½ mèt. l'une de l'autre ; de plus l'encoffrement du rail-way est assis sur un massif en pierrailles auquel communiquent les gargouilles, de manière que la voie, dans la tranchée de Marcke, est parfaitement asséchée et ne présente aucune difficulté relativement à la circulation des convois.

3° *Remblai du vallon de Lauwe.* — La plus grande partie de ce remblai devait être exécutée en terres à extraire des emprises latérales, et la partie contiguë à la 1re tranchée de Lauwe, construite au moyen des 17.148 mèt. cubes de terres à provenir de cette tranchée, lesquelles terres devaient être transportées par waggons, à une distance

réduite de 500 mèt. Mais lorsque ces derniers terrassements furent commencés, on fut convaincu de l'impossibilité de tenir, sous un profil quelconque, les terres venant de la tranchée de Lauwe, dont la poussée horizontale était immense. On fut donc obligé d'interdire à l'entrepreneur la continuation de ce travail par le mode prévu, et l'on reconnut la nécessité : 1° de mettre en dépôt, hors de la route, les terres de la partie non encore exécutée de la tranchée de Lauwe ; 2° d'enlever du corps de la route les terres provenant de la tranchée et qui avaient été conduites en remblai; enfin, 3° de reformer le remblai au moyen de terres franches à prendre dans les environs.

Cette triple manœuvre ayant pour objet des travaux tout à fait en dehors du contrat de l'entreprise, on régla le décompte de ces terrassements extraordinaires d'après les prix du devis estimatif. Il en résulta une dépense supplémentaire de fr. 17,237-64, dont le chiffre établi à forfait fut approuvé le 22 janvier 1842.

4° *Première tranchée de Lauwe.* — Parmi ceux des déblais de la section, remarquables par la mauvaise qualité des terres, la tranchée de Lauwe occupe le premier rang. Le sol qui y est composé d'une terre à poterie, blanchâtre, des plus compactes, mêlée de cailloux et de gravier, et que ne recouvre aucune portion végétale, devient, lorsqu'il est entamé, d'une nature tellement mouvante, qu'il a été reconnu que, sur aucune des sections livrées jusqu'ici à l'exploitation, il ne s'est, dans l'espèce, rencontré rien de si fâcheux que ce déblai, lequel n'est cependant descendu que sur une profondeur moyenne de 2 mèt.

Cette tranchée fut nécessairement l'objet de toute l'attention de l'administration, qui, parmi les divers moyens qu'elle avait à proposer pour remédier au mal, trouva que le plus économique, sinon le meilleur, était l'emploi des bouveaux dont nous avons parlé plus haut. Malheureusement, ici encore on n'a pas obtenu tout l'effet qu'à la suite des essais si satisfaisants faits en 1841, on était en droit d'attendre de ces ouvrages. Les causes d'insuccès que nous avons indiquées à propos des bouveaux de Marcke, ont agi de la même manière dans la tranchée de Lauwe, de sorte que celle-ci, après les grandes pluies de l'automne dernier et de l'hiver, a vu se reproduire de forts éboulements, au renouvellement desquels il faudra parer pendant la campagne prochaine.

Quant à l'asséchement de cette tranchée, il ne laisse rien à désirer, attendu que l'encoffrement du rail-way est assis sur un massif en bricaillons et pierrailles, communiquant avec les contrefossés par des gargouilles construites comme celles de la tranchée de Marcke.

5° *Deuxième tranchée de Lauwe.* — Cette tranchée, quoique composée d'un terrain argileux assez mauvais, ne présente cependant point les caractères de celle dont nous venons de parler : aussi n'y a-t-on exécuté ni bouveaux, ni fascinages. La totalité des terres de cette tranchée a été, conformément aux prévisions du projet, retroussée sur berge.

6° *Troisième tranchée de Lauwe.* — Cette tranchée dont les terres devaient servir au remblai d'Aelbeke et être transportées par waggons à une distance moyenne de 1,200 mèt., a été presqu'en totalité, mise par l'entrepreneur en dépôt sur un terrain voisin qu'il s'est procuré à ses frais.

La nature du sol dans cette tranchée consistait, en grande partie, en une sorte d'argile qui n'offrait pas de difficulté à la fouille, mais qui, par les pluies, se délavait, au point que non-seulement les talus, mais aussi les banquettes du rail-way se détruisaient en fort peu de temps. Pour obvier à cet inconvénient nous avons consolidé le pied du déblai au moyen de fascinages de soutènement qui maintiennent, en même temps, la banquette de la voie. Jusqu'ici ces moyens ont suffi à conserver en bon état la dite tranchée.

7° *Remblai du vallon d'Aelbeke.* — Ce remblai devait être effectué au moyen

1° d'une petite tranchée contiguë contenant 7,973^{m3} à transporter par tombereaux à une distance réduite de 350 mèt., travail qui a été exécuté ; 2° de la 3e tranchée de Lauwe dont la presque totalité des 28,515^{m3} devait, comme nous l'avons dit, être transportée par waggons à 1,200 met. de distance et qui a été retroussée ou mise en dépôt ; 3° enfin par des emprunts dans des terrains latéraux : ces emprunts ont nécessairement été augmentés de toute la quantité qui devait provenir de la 3e tranchée de Lauwe.

Ce remblai s'est, en général, assez bien maintenu : sur divers points seulement, quelques éboulements de peu d'importance se sont effectués.

8° *Première tranchée de Mouscron* (près de la chaussée de Courtray à Tourcoing).— Les terres de cette tranchée ont été, conformément au projet, transportées en remblai dans le vallon de Mouscron, à une distance réduite de 1,100 mèt. au moyen de 15 waggons ; seulement un millier de mètres cubes en ont été retroussés sur berge.

Le sol de cette tranchée peut être assimilé entièrement à celui de la 3e tranchée de Lauwe ; des fascinages de soutènement y ont été exécutés absolument de la même manière, pour conserver les talus du déblai et les banquettes du rail-way. Ces ouvrages ont aussi conservé jusqu'ici, en assez bon état, la dite tranchée.

9° *Déblai d'emprunt contigu au remblai du vallon de Mouscron.* — Ce déblai à faire sur la hauteur, près de la tranchée précédente, à l'effet de former une partie contiguë du remblai, devait être organisé sur une large échelle pour un transport par waggons. Mais, au lieu des 91,367^{m3} qui devaient en être extraits, l'entrepreneur n'y en a pris qu'environ 25,000. Pour remplacer l'excédant des terres par d'autres, fouillées dans les emprises du vallon, l'entrepreneur a dû descendre les emprunts jusqu'à 3 et 4 mètres de profondeur et faire de très longs relais à la brouette.

10° *Remblai du vallon de Mouscron.*—Les 260,197^{m3} de terrassements que comporte ce remblai, devaient provenir 1° de 91,367^{m3} à prendre dans le déblai n° 9 dont nous venons de parler ; 2° de 121,656^{m3} du déblai n° 11 de la station, à transporter par tombereaux et par waggons, et enfin 3° de 47,174^{m3} à prendre dans des emprises du vallon et à transporter par brouettes. Mais par les modifications apportées dans le mouvement de cette partie des terrassements, il a été effectué, au transport par brouettes, au lieu de cette quantité de 47,174^{m3}, celle de 154,000, provenant d'un grand approfondissement des terrains d'emprunts ; lesquels ont été seulement augmentés, par l'administration, d'une superficie de 1 hectare 91 ares, en échange d'autres terrains laissés intacts sur une surface beaucoup plus grande et parmi lesquels il faut compter plus de 4 hectares des terres acquises pour le déblai d'emprunt n° 9 et qui sont restées sans emploi par suite de la modification qui a été indiquée.

Ce remblai du vallon de Mouscron dont la partie inférieure avait subi, sans s'altérer, les intempéries des deux hivers successifs de 1840-1841 et de 1841-1842, n'a cependant pas su résister également bien aux effets désastreux des pluies d'octobre, novembre et janvier derniers. Ici aussi de grands éboulements, que rien ne devait faire appréhender, ont eu lieu, notamment dans les parties exécutées au moyen de terres provenant de la tranchée de la station. Ces éboulements, qui s'arrêtent par le temps sec et qui bientôt, moyennant quelques plantations des talus, ne se reproduiront plus, je pense, ont cependant pris cet hiver un caractère assez sérieux pour qu'on déplaçât une partie de la voie du rail-way qu'on a, pour toute sûreté, rapprochée ainsi de l'axe du corps de la route.

11° *Deuxième tranchée de Mouscron.* (Station). — Les 121,656^{m3} de cette tranchée devaient être transportés dans le remblai du vallon, savoir : 93,223^{m3} par waggons à 1,200 mèt. de distance moyenne et le reste par tombereaux à 300 mèt. de distance. Mais les emprunts extraordinaires qui furent effectués dans le but d'élever le remblai dudit vallon, eurent nécessairement pour résultat d'obliger l'entrepreneur à donner une nouvelle destination aux terres qu'il avait en trop, dans la tranchée à ouvrir à l'empla-

cement de la station. En conséquence il demanda à pouvoir disposer d'une partie de ces déblais, à concurrence de 40 à 50,000^{m3} pour le remblai du vallon situé à l'origine de la section de Mouscron à Templeuve. Cette modification, toute dans l'intérêt de l'État, fut autorisée par arrêté du 25 mai 1841, de manière qu'à partir de ce moment, près d'une moitié de la tranchée de Mouscron fut considérée, pour l'exécution, comme appartenant à la section de Mouscron à Templeuve.

Cependant la partie de la tranchée qui resta affectée au remblai du vallon de Mouscron, ne marcha, à cause du système de transport par waggons, qu'avec une grande lenteur, puisque ce travail effectué avec un nombre de waggons variant de 15 à 30, dura depuis le mois de septembre 1840 jusqu'au mois de mai 1842, sans aucune interruption.

Quant à la nature de la terre sortie de la tranchée, elle est, généralement, d'une argile commune, si ce n'est que quelques parties présentent un sable boulant. Cette tranchée, du reste, n'est nullement étanche et l'on a été obligé d'y ouvrir un grand nombre de rigoles pour l'assécher.

La construction des travaux d'art n'a offert aucune difficulté sérieuse. Tous les ouvrages ont été fondés en maçonneries de moellons ou de briques, à l'exception d'un seul ponceau de 2^{m},50 d'ouverture, construit dans le vallon de Marcke sous un remblai de 7 mèt. et qui a été établi sur pilots, attendu que le sol de la fouille était tourbeux, tandis que partout ailleurs on a rencontré un terrain argileux et solide, même dans les bas-fonds du vallon de Mouscron.

Une seule circonstance relative à l'établissement des ouvrages d'art, mérite d'être signalée, c'est celle-ci. Dans le cahier des charges et l'estimation, on avait compté sur l'emploi de briques d'Armentières, qu'on pouvait se procurer immédiatement et qui devaient permettre de construire tous les ouvrages d'art du corps de la route, dans le commencement de la campagne, résultat d'autant plus désirable qu'il importait de ne pas entraver la marche des terrassements, notamment de ceux à longs transports. On avait cependant laissé la faculté d'employer des briques faites sur les lieux, mais pour autant que les approvisionnements de celles-ci ne retarderaient point l'établissement des ouvrages. La tardive entrée en possession des terrains ne mit guère l'entrepreneur a même de fabriquer des briques destinées aux ouvrages urgents, mais il put, heureusement, s'en procurer une certaine quantité à Mouscron et dans des localités voisines où des fours, dès le printemps, avaient été élevés et qui servirent ainsi à l'exécution de quelques viaducs, ponceaux et aqueducs assez importants, que réclamait le vallon de Mouscron. De cette manière, sur les 8,014^{m3} de maçonneries de briques exécutés, il y en eut 4,501 qui le furent en briques fabriquées sur place ou dans les localités voisines.

Ce remplacement de briques d'Armentières par des briques des localités eut pour résultat, non-seulement de mettre à fin, pendant la campagne de 1840, la presque totalité des ouvrages d'art qui devaient être établis sous la route, mais encore de procurer une économie considérable, de telle sorte que nonobstant les diverses modifications apportées aux terrassements et l'adjonction à l'entreprise principale des travaux du rail-way général de la station de Mouscron, l'on est resté beaucoup en-dessous du montant de l'adjudication, c'est-à-dire que la somme à valoir a été loin d'être absorbée par les travaux extraordinaires.

Au total, la construction du lit de la route et de ses dépendances pour la section de Courtray à Mouscron a coûté environ fr. 62,800 par kilomètre moyen, non compris l'entreprise des bouveaux et fascinages qui augmentent la dépense de fr. 6,272 par kilomètre moyen.

Nul sable propre au rail-way ne s'étant rencontré qu'à de très-grandes distances de la route en construction, on se décida, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire remarquer, à le prendre dans les carrières de Zulte qui avaient également servi à l'encoffrement du rail-way entre Deynze et Courtray; Dans le cahier des charges des travaux d'établissement de la station qui nous occupe, on avait stipulé que l'administration fournirait le sable à l'entrepreneur dans la station de Courtray; mais par contrat approuvé le 27 avril 1842, il fut convenu que les convois de sable venant de Zulte, au lieu de s'arrêter à Courtray, continueraient leur marche jusqu'au lieu d'emploi, moyennant quoi l'entrepreneur exploiterait la sablière au lieu et place du Gouvernement et se chargerait de tous les travaux et frais, autres que ceux de la locomotion. C'est ce mode qui a été suivi, non-seulement pour la section de Courtray à Mouscron, mais aussi pour la section de Mouscron à la frontière et pour une grande partie de la section de Mouscron à Templeuve, d'après les cahiers des charges desquelles dernières, le sable du rail-way devait être livré, par l'administration, dans la station de Mouscron.

En ce qui concerne le rail-way, projeté et exécuté à une seule voie, sa construction a éprouvé des retards indépendants de la volonté de l'entrepreneur, puisque les réparations qu'on a dû faire au remblai de Marcke, ont empêché, jusque vers le mois de juin 1842, le passage des convois qui devaient amener le sable à pied-d'œuvre, par une voie provisoire. D'autres retards dans ces transports ont aussi eu lieu par suite de la suppression de divers convois dont la circulation avait paru inconciliable avec les besoins de l'exploitation pour le service public.

§ 2. — Section de Mouscron à la frontière.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Mouscron à la frontière de France, qui eut lieu le 15 avril 1841, fut faite au montant de fr. 129,000, en y comprenant 1° la totalité de la valeur du ponceau à construire sur le ruisseau-frontière de l'Espierre, et dont la France doit payer la moitié des frais d'établissement et 2° une somme à valoir de fr. 17,400 pour ouvrages imprévus; cette adjudication qui donnait ainsi un rabais de 26,786 p. °/₀ sur les prix de l'estimation, fut approuvée le 29 du même mois d'avril.

Néanmoins l'entrepreneur ne put commencer activement les travaux qu'à la fin de juillet, époque à laquelle seulement tous les terrains furent mis à sa disposition. Ces travaux furent terminés, une voie de rail-way comprise, au mois d'août 1842; mais ce ne fut que le 6 novembre suivant, alors que la partie française de la frontière à Tourcoing fut achevée, qu'on livra à l'exploitation la section de Mouscron à la frontière.

D'après le projet adjugé, les terrassements constituant un forfait, comprenaient, tant pour la route que pour les traverses et chemins latéraux, une quantité de remblais de 115,680^{m3}, dont 26,928 à prendre dans les déblais du corps de la route, et 88,752^{m3} dans des emprunts extérieurs. Ces masses devaient être transportées, savoir :

92,510^{m3}	par brouettes à des distances variant de $\frac{1}{2}$ à 8 relais,	
3,223	par tombereaux à une distance réduite de 500 mètres,	
et 19,947	par waggons » » »	350 id.

Le projet des terrassements n'a pas été modifié, seulement on a dû tenir compte à l'entrepreneur, en sus de son forfait, de la valeur d'une quantité de 2,150^{m3} exécutés à la brouette, sur le territoire français, comme nous le dirons plus loin.

Les ouvrages d'art sous la route proprement dite, consistaient en 2 viaducs de 4 mèt. d'ouverture élevés jusqu'au couronnement de la route, un ponceau de 3 mèt. à la frontière et 4 aqueducs de 0^{m},60 à 0^{m},80. Il n'y a presque pas eu de changements apportés aux projets de ces ouvrages d'art qui ont exigé une quantité totale de maçon-

nerie en briques de 1,677^{m3} plus 18 $\frac{2}{3}^{m3}$ de pierre de taille. Le ponceau de la frontière, construit sur un point où il y avait environ 10 mèt. de remblai, entre à lui seul pour 560^{m3} dans la maçonnerie de briques que nous venons d'indiquer, soit pour $\frac{1}{3}$ de la totalité; mais il n'y en a, à charge de la Belgique, que 280^{m3} seulement.

Le rail-way avait été adjugé pour deux voies, mais, par les motifs exposés plus loin, on n'en a exécuté qu'une seule.

Les dépendances comprennent entr'autres environ 500^{m2} de pavage pour les abords des 2 viaducs et de 2 traverses à niveau.

Les seuls terrassements dont l'exécution ait présenté quelqu'importance, sont la tranchée près de la frontière et le remblai du vallon de l'Espierre à ladite frontière.

La tranchée a une longueur de près de 400 mèt., sur une hauteur *maximum* de 3^{m},21. Elle contenait 23,083^{m3} de terrrassements dont 19,947 devaient être enlevés par waggons et conduits à une distance réduite de 350^{m} dans le remblai de l'Espierre. Cette distance si courte n'a permis de placer à ce travail qu'un nombre de 6 à 8 waggons seulement qui ont été employés pendant près d'une année.

Le sol dans cette tranchée présente à peu près les caractères extérieurs de celui du déblai de Marcke, ce qui nous avait d'abord donné de vives appréhensions, non-seulement pour le maintien de la tranchée, mais aussi pour celui du remblai fait, en grande partie, avec les terres qui sont provenues de cette tranchée. Cependant les effets qui se sont manifestés, tant dans le déblai que dans le remblai, ont été beaucoup moins fâcheux qu'on aurait pu le supposer, et je pense qu'avec quelques plantations dans les talus on remédiera entièrement au mal. Du reste l'asséchement de la dite tranchée s'opère au moyen de gargouilles faites comme à Marcke, et communiquant aussi à un massif de briquaillons sur lequel repose l'encoffrement de la voie.

Le remblai de la frontière devait se terminer à l'axe du ponceau qu'on avait à établir sur le ruisseau-limite de l'Espierre, et comportait ainsi un cube de 22,900 mèt. Pour construire ledit ponceau, on laissa nécessairement, à ses abords, sur le territoire de chacun des deux pays, une lacune qui ne pouvait être comblée qu'après le complet achèvement de l'ouvrage. Cette lacune présentait un cube total de 2,150^{m3} à faire, moitié par la France et moitié par la Belgique; mais le remblai du ponceau devant se faire régulièrement et par couches uniformes, il importait qu'une seule administration se chargeât du travail entier de la lacune. D'autre part on n'avait à sa disposition, sur la partie belge, que de très mauvaises terres, imprégnées d'eau, et par suite, peu convenables pour opérer le rechargement du ponceau et le remblai de ses culées, tandis que, de l'autre côté de la frontière, on pouvait pratiquer des emprunts dans un sol excellent, fournissant les meilleures terres possibles pour la construction du remblai.

En présence de ces diverses circonstances, l'administration belge proposa d'exécuter, à elle seule et à ses frais, le comblement de la lacune de la frontière, à la condition qu'elle pourrait se servir gratuitement, pour en extraire toutes les terres nécessaires à cette lacune, des parcelles que l'administration française avait acquises pour y faire les emprunts exigés par le remblai. Comme il fut reconnu que la valeur du terrain que nous demandions de mettre à notre disposition représentait à peu près celle des terrassements de la lacune, l'administration française adhéra à notre proposition, et l'entrepreneur de la ligne belge construisit ainsi la partie indiquée de remblai sur le territoire français.

La construction des ouvrages d'art n'a présenté aucune particularité, si ce n'est les difficultés qu'on a rencontrées dans les approvisionnements des matériaux, et notamment

des briques. En effet, dès le mois de juin 1841, l'entrepreneur prit toutes les mesures nécessaires pour fabriquer des briques qu'il lui était impossible de se procurer autrement; mais malheureusement les pluies incessantes de l'été contrarièrent au dernier point ces dispositions : la plupart des briques préparées ne purent être enfournées et celles qu'on retira ensuite des fours, étaient déformées et mal cuites, de sorte qu'on ne put en faire usage et qu'il fallut recommencer la fabrication, ce qui retarda considérablement la marche des ouvrages d'art.

Cependant il importait d'autant plus d'achever ceux-ci que, d'une part, l'exécution des terrassements devait souffrir de tout retard de cette espèce et que, d'autre part, l'on commençait à travailler activement sur la section française de la frontière à Roubaix. Il devenait donc nécessaire de continuer, malgré l'avancement de la saison, la construction des ouvrages d'art, de manière que, pour que le mortier pût arriver, nonobstant les pluies, à faire prise aussi promptement que possible, nous dûmes recourir à l'emploi de la cendrée au lieu de sable, dans sa composition, modification qui fit l'objet d'une soumission en date du 26 octobre 1841. De cette manière les ouvrages d'art ne furent arrêtés que par les gelées; aussi sur les 1,677 mèt. de maçonnerie que leur ensemble comporte, 1,279^{m3} ont été construits en mortier de cendrée, dont 171 pour compte du Gouvernement français.

En résumé l'établissement du lit de la route de Mouscron à la frontière, a coûté environ 94,000 francs, soit approximativement 39,000 francs par kilomètre moyen, bien entendu en y comprenant la valeur entière du ponceau-frontière.

Le sable pour le rail-way devait provenir des carrières de Zulte et être fourni par l'administration à l'entrepreneur, dans la station de Mouscron. Nous avons dit quelle modification le contrat, approuvé le 27 avril 1842, apporta à cette clause du cahier des charges. Nous avons expliqué aussi comment les transports de sable par convois furent retardés, puis entravés sur la section de Courtray à Mouscron. Les mêmes causes retardèrent d'autant plus l'approvisionnement du sable pour la section de Mouscron à la frontière que l'on avait encore à ensabler par le même mode de transport, le coffre de 10 à 11,000 mèt. courants de voie, tant pour la station-frontière de Mouscron que pour la ligne de Mouscron vers Templeuve. Aussi, pour ne pas faire postposer au temps fixé, la mise en exploitation de la ligne entière de Courtray à Tournay, on dut se borner à n'effectuer que l'ensablement entier de l'une des deux voies de Mouscron à la frontière. Plus tard, lorsque la route fut ouverte, l'administration de l'exploitation jugea nécessaire d'arrêter la circulation des convois de sable entre Courtray, la frontière et Tournay, de manière qu'aujourd'hui il n'y a encore qu'une seule voie d'exécutée entre Mouscron et la frontière, la seconde de ces voies n'ayant pas encore été, jusqu'ici, reconnue indispensable.

§ 3. — Station de Mouscron.

Le chemin de fer entre Courtray et la limite des deux royaumes ne présente qu'une seule station, celle de Mouscron, qui se trouve être ainsi, non-seulement la station-frontière, mais aussi le lieu où la ligne de Tournay vient s'embrancher sur celle de Gand à Lille. En raison de cette double destination, la station de Mouscron a été établie de manière à y séparer complétement la ligne belge de Courtray à Tournay de

la ligne internationale de Courtray à la France. Le service de ces lignes a exigé deux groupes de trois voies distincts l'un de l'autre, se raccordant du côté de la France et du côté de la Belgique par d'autres voies qui permettent de passer d'un groupe à l'autre et mettent en outre ceux-ci en communication avec chacune des deux voies de la remise des locomotives, établie dans l'axe de la station, entre les lignes de France et de Tournay.

Pour satisfaire à ces diverses conditions on a dû donner à la station de Mouscron une largeur de 58 mèt., et construire un ensemble de voies de rail-way, d'un développement d'environ 3,000 mèt., réunies par 12 excentriques, et 7 plates-formes tournantes. Le projet, approuvé par arrêté du 23 mai 1842, comportait une plus grande quantité de ces divers ouvrages, puisque leur valeur totale devait être d'environ fr. 28,000, tandis qu'elle n'a été, en réalité, que de fr. 19,000. La différence est résultée : 1° de ce que l'administration de l'exploitation n'a pu fournir tout le matériel en excentriques et plates-formes qui avait été demandé par la direction de la construction et qu'ensuite on n'a pu, par les motifs déjà développés, amener par convois qu'une quantité de 4,257^{m3} de sable, tandis que l'encoffrement du rail-way général et l'ensablement du terre-plein devait en exiger une quantité de 6,056^{m3}. Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que les ouvrages et fournitures du rail-way général de la station de Mouscron avaient été considérés comme faisant partie de l'entreprise des travaux d'établissement de la section de Courtray à Mouscron, de manière que les prix appliqués à ces ouvrages supplémentaires avaient été déduits de ceux du borderau général de la section, diminués du rabais de l'adjudication.

Quant aux bâtiments et à la clôture de la station, leur entreprise fut l'objet de l'adjudication du 8 juin 1842. Cette adjudication faite sur bordereau de prix, procura un rabais de 17 $\frac{1}{4}$ p. %, et fut approuvée le 20 du même mois de juin.

Les travaux principaux qui furent exécutés du chef de cette entreprise, sont : 1° Une remise à deux voies pour locomotives; 2° un bâtiment pour le service des voyageurs comprenant toutes les dispositions nécessaires pour le service de l'exploitation et qui se trouve en face de la halte des convois circulant entre Courtray et Tournay; 3° un bâtiment construit pour le service de la douane du côté de la halte des convois internationaux; 4° un bâtiment pour le service des marchandises et de l'entrepôt, formant le pendant du précédent et construit également du côté des voies vers la France; 5° un bâtiment à étage, renfermant le réservoir d'eau principal et destiné en même temps à servir d'habitation au gardien de la station et autres agents de l'administration; 6° la fondation de 4 colonnes et d'une grue hydrauliques, communiquant toutes avec le réservoir dont il vient d'être question, au moyen de tuyaux en fonte; 7° le grillage et les portes de la clôture générale de la station, ainsi que de la clôture intérieure séparative de la partie réservée au service de la douane.

L'ensemble de ces travaux et de quelques autres ouvrages divers, a coûté une somme totale de fr. 100,263-29.

Nulle circonstance remarquable n'a accompagné l'exécution des bâtiments de la station de Mouscron; nous ferons seulement remarquer que les puits descendus dans cette station à une profondeur de plus de 8 mèt., n'ont pu fournir l'eau nécessaire au service de la locomotion et qu'il a fallu, pour trouver l'eau en abondance suffisante, creuser un autre puits encore, en dehors de la dite station, immédiatement en deçà de la chaussée de Mouscron à Dottignies. C'est sur ce dernier puits qu'on a placé le réservoir principal que renferme le bâtiment désigné ci-dessus sous l'art. 5°.

CHAPITRE III.

ÉTAT RÉCAPITULATIF *des dépenses faites par l'administration des chemins de fer en construction.*

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES	SOMMES TOTALES
	§ 1er. — *Section de Courtray à Mouscron*					
1	Acquisitions de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc	»	»	»	»	626,200 00
2	Fournitures de matériel p[r] le rail-way					
	a *Bois*					
	1er lot de 5,500 billes	Verdick-Veracx	20 mars 1839	30 mars 1839	20,000 00	
	2e id 4,700	Bruteyn	Id	Id	15,700 00	
	3e id 6,700 .	Desmet	Id	Id	22,000 00	
	b *Fers*				57,700 00	
	a. Fourniture de rails, 1er lot	Michiels	22 juin 1839	22 juill 1839.	83,360 00	
	b Fourniture de coussinets, chevilles et clefs, 1er lot	Marcellis.	23 id	22 Id	35,543 00	418,348 03
	c Fourniture de rails, coussinets, chevilles et clefs, 2e et 3e lots	Michiels	8 mars 1839	9 mars 1839	241,118 65	
	d. Fourniture de coussinets pour traverses de route.	Marcellis.	25 mai 1842.	28 mai 1842	625 76	
3	Travaux relatifs a l'établissement de la route				360,648 03	
	a. Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépendances	De Boom	1er avril 1840	4 avril 1840	883,065 65	
	b Modification aux terrassements de la tranchée de Marcke	Id	»	27 dec. 1841	5,000 00	
	c Modification aux terrassements de la tranchée de Lauwe.	Id.	»	22 janv 1842	17,237 64	
	d Modification aux terrassements du remblai de Marcke	Id.	»	18 mai 1842	6,863 45	
	e Établissement du rail-way général et ensablement du terre-plein de la station de Mouscron. .	Id	7 avril 1842	23 mai 1842	19,168 37	
				A reporter .	931,335 11	1,044,548 03

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
				Report.....	931,335 11	1,044,548 03
	f. Bouveaux et fascinages.	De Boom.	10 fév. 1842.	15 avril 1842.	77,252 91	1,010,709 52
	g. Salaires d'ouvriers employés au premier entretien du rail-way.....	»	»	»	2,121 50	
4	Sable pour le rail-way :					
	a. Convention avec le sieur Hellebaut pour l'extraction du sable dans la carrière à Zulte.....	Hellebaut.	18 fév 1840.	29 mai 1840.	5,900 00	62,875 00
	b. Convention avec l'administration de l'exploitation pour le transport du sable à pied-d'œuvre	»	»	»	56,975 00	
5	Formation des projets, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	»	»	»	»	87,024 00
	Total des dépenses pour la section de Courtray à Mouscron..... fr.					2,205,156 55

§ 2. — *Section de Mouscron à la frontière de France.*

1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	»	»	»	»	122,000 00
2	Fournitures de matériel p^r le rail-way :					
	a. *Bois.*					
	4e lot de 5,500 billes.....	Bruteyn.	20 mars 1839.	30 mars 1839.	19,000 00	
	b. *Fers.*					134,628 39
	Rails, coussinets, chevilles et clefs assortis, 4e lot..	Michiels.	8 id.	9 id.	115,363 97	
	Coussinets pour traverses de route	Marcellis.	25 mai 1842.	28 mai 1842.	264 42	
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route :					
	a. Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépendances.....	De Boom.	15 avril 1841.	29 avril 1841.	(*a*) 103,636 00	
	b. Salaires d'ouvriers employés au premier entretien du rail-way.....	»	»	»	719 35	104,355 67
					A reporter...	360,984 06

(*a*) Non compris la somme de fr. 5,691-60 payée par l'administration française pour la moitié des frais d'établissement du ponceau-frontière.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
4	Sable pour le rail-way :				Report....	360,984 06
	a. Convention avec le sieur Hellebaut pour l'extraction du sable dans sa carrière à Zulte.....	Hellebaut.	18 fév. 1840.	29 mai 1840.	1,350 00	
	b. Convention avec l'administration de l'exploitation pour le transport du sable à pied-d'œuvre...	»	»	»	13,000 00	14,350 00
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	»	»	»	»	16,002 00
	Total des dépenses pour la section de Mouscron à la frontière de France.....					391,336 06

§ 3. — *Station-frontière de Mouscron.*

1	Remise des locomotives..	Mabbe.	8 juin 1842.	26 juin 1842.	32,397 19	100,263 69
2	Bâtiment du réservoir....				10,283 83	
3	Bâtiment des recettes. ..				16,527 94	
4	Bâtiment pour le service des douanes.....				11,427 39	
5	Bâtiment des marchandises				10,294 60	
6	Fondation de 4 colonnes et d'une grue hydraulique.				3,257 96	
7	Grillage de clôture et porte de service.....				11,962 17	
8	Grillage de clôture de l'emplacement réservé au service des douanes....				1,650 51	
9	Prolongement de l'aqueduc établi sous la chaussée de Dottignies				1,503 00	
10	Fourniture et mise en place d'un tuyau en plomb pour alimenter le puits du bâtiment du réservoir				878 85	
11	Ouvrages divers.....				80 25	
12	Réservoirs, plates-formes, excentriques, pompes, grues, et autres objets de dépendances fournis par l'administration de l'exploitation.....	»	»	»	*Pour mém.*	
					A reporter.	100,263 69

N° D'ORDRE.	NATURE DES DEPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
					Report....	100,263 69
13	Construction de puits...	Mabbe.	10 juill 1842.	29 juill 1842	»	1,000 00
14	Id. id . .	De Boom	3 mai 1842.	1er juin 1842.	»	856 00
15	Fournitures et ouvrages effectues par les sieurs Kindt et Capelle, pour la pose des excentriques et plates formes . . .	»	»	»	»	398 83
16	Salaire d'ouvriers employés à la pose des excentriques, plate-formes, grues, pompes et tuyaux	»	»	»	»	3,806 39
17	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau . .	»	»	»	»	5,250 00
					Total des dépenses pour la station de Mouscron.....fr	111,574 91

RÉCAPITULATION.

§ 1er. — Section de Courtray à Mouscron	fr.	2,205,156 55
§ 2. — Section de Mouscron à la frontière de France.		391,336 06
§ 3. — Station-frontière de Mouscron		111,574 91
Total.	fr.	2,708,067 52

TROISIÈME PARTIE.

LIGNE DE MOUSCRON A TOURNAY.

CHAPITRE PREMIER.

HISTORIQUE DES PROJETS.

Les premières études générales de l'embranchement de Mouscron à Tournay, eurent lieu en même temps que celles de Courtray à Mouscron, c'est-à-dire en 1838. A cette époque l'intention du Gouvernement, d'accord avec le désir qu'en avait exprimé l'administration communale de Tournay, était de placer la station de cette ville sur le quai des Salines, rive gauche de l'Escaut. Cette idée semblait d'autant plus naturelle qu'en restant sur la rive gauche, on débouchait dans la partie la plus populeuse et la plus commerçante de Tournay, après avoir traversé, pour y arriver, un terrain qui n'exigeait que des travaux peu importants. Aussi, en décembre 1838, M. l'inspecteur-directeur Noël venait-il déjà de poser, de concert avec le collége des bourgmestre et échevins, les bases d'une convention à intervenir entre l'État et la ville, lorsque tout à coup l'administration locale demanda qu'on établît la station sur le quai du Château, rive droite de l'Escaut.

A l'appui de cette demande, la ville de Tournay articulait des motifs assez puissants. D'abord, pour rester sur la rive gauche, il fallait passer dans les dépendances de la fabrique de porcelaine existant au quai des Salines, et le propriétaire exigeait ou bien qu'on lui reprît l'établissement en entier, ou bien qu'on lui accordât une indemnité extrêmement élevée. En second lieu, on avait à redouter les réclamations et demandes d'indemnités des divers commerçants établis au quai des Salines, et pour lesquels la communication directe avec l'Escaut, qui leur est si nécessaire, allait se trouver interceptée par la station, inconvénient qu'on n'avait pas à craindre au quai du Château, où de semblables besoins n'existent point. Enfin, et c'était le motif prédominant pour l'administration communale de Tournay, on entrevoyait, dans un avenir plus ou moins rapproché, la possibilité de rattacher cette ville au chemin de fer du Midi, possibilité dont la réalisation était rendue beaucoup plus facile, en faisant aboutir à la rive droite la ligne de Gand.

Pendant près d'une année encore la question du choix de l'emplacement de la station resta indécise, ou plutôt, pendant ce temps le Gouvernement sembla reculer devant le chiffre des dépenses auxquelles, sans nécessité présente, il serait entraîné par suite de l'obligation de traverser l'Escaut et d'asseoir la route, sur une assez grande longueur, dans des prairies inondées parfois pendant cinq ou six mois de l'année et qui exigeaient l'exécution de travaux considérables. Enfin, en novembre 1839, M. le Ministre des Travaux Publics (alors M. Nothomb), après avoir pris inspection des localités et entendu les observations présentées par l'administration communale de Tournay et par M. l'inspecteur-directeur Noël, décida : 1° Que la station serait établie au quai du Château, c'est-à-dire, sur la rive droite de l'Escaut; 2° que le passage de l'Escaut s'effectuerait au moyen d'un pont fixe; et 3° que ce passage serait établi dans le coude que forme la rivière à Kain, à environ 2 kilom. en aval de la ville, et ce, dans le but d'éviter l'inconvénient d'avoir, à la sortie de la station, une forte rampe à gravir pour arriver au pont fixe.

Malheureusement, lorsque ces questions furent résolues en principe par le Département des Travaux Publics, il n'était plus possible, à cause des inondations qui couvraient les prairies de l'Escaut, d'y procéder aux opérations graphiques du projet définitif et ce ne fut guère qu'à la fin d'avril 1840 que ces opérations purent être achevées.

L'on s'occupa alors aussi de la convention qui devait intervenir pour l'établissement de la station intérieure sur le quai du Château : celle-ci, qui réglait les obligations réciproques de la ville et de l'État, fut conclue, le 19 mai 1840, entre le collége des bourgmestre et échevins de Tournay et M. l'inspecteur-directeur Noël, approuvée par le conseil communal le 30 du même mois, et par la députation permanente du conseil provincial le 4 juin suivant, et, enfin, sanctionnée par arrêté royal en date du 22 octobre 1840.

Une autre convention, que faisait naître l'obligation de percer le rempart, à l'effet de pénétrer dans la place, était intervenue le 16 mai 1840 entre les Départements de la Guerre et des Travaux Publics. Mais quelques modifications ayant été, sur mes observations, reconnues convenables, tant pour les besoins de l'administration du chemin de fer, que pour ceux de la défense de la place, je conclus, à la date du 22 octobre 1842, avec M. le colonel du génie Dutillœul, directeur de la 2e direction des fortifications, une nouvelle convention qui fut approuvée par les Départements de la Guerre et des Travaux Publics, les 17 et 28 novembre de la même année, respectivement.

A la date du 27 mai 1840, les opérations du tracé et du nivellement étant terminées, ainsi que les plans généraux, pour toute la ligne de Mouscron à Tournay, M. l'inspecteur-directeur Noël soumit à l'approbation ministérielle, avec un rapport circonstancié à l'appui, l'avant-projet de cet embranchement, divisé en deux sections, l'une de la station de Mouscron à la chaussée de Pont-à-Chin à Templeuve, et l'autre de ce point jusqu'à la ville de Tournay.

Bien qu'il ne fût donné aucune suite à cette demande d'approbation de l'avant-projet, je n'en continuai pas moins vivement les études du travail définitif; aussi dès le 18 juin suivant (époque à laquelle je venais de succéder à M. l'inspecteur Noël, dans la direction des travaux du chemin de fer de Gand vers Lille et Tournay), je soumis au Département des Travaux Publics un cahier des charges accompagné de tous les documents nécessaires pour la mise en adjudication de la section de Templeuve à Tournay, par Kain, travaux dont l'estimation s'élevait à la somme de fr. 520,000.

Mais M. le Ministre des Travaux Publics de cette époque (M. Rogier) ne partageant pas la manière de voir de son prédécesseur, ne donna aucune suite au projet que j'avais présenté le 18 juin, bien que celui-ci eût été dressé en exécution des instructions qui m'avaient été données. M. le Ministre voulut d'abord en revenir au tracé de 1838, c'est-à-dire à celui de la rive gauche; cependant, sur les nouvelles instances de la ville de Tournay qui rappela les engagements pris à son égard en 1839, il consentit plus tard à ce que la station fût maintenue sur la rive droite, mais en conservant la presque totalité du tracé par la rive gauche et en traversant l'Escaut, au moyen d'un pont-tournant à établir au point le plus rapproché possible de la ville. Ce tracé, qui avait uniquement pour objet d'éviter le parcours d'une partie des prairies de Meir, offrait de très grands inconvénients en ce qu'il traversait des propriétés fort importantes, en ce qu'il coupait, sur une assez grande étendue, la belle promenade des Sept-Fontaines et ensuite en ce que l'obliquité de l'axe, par rapport au cours de la rivière, aurait exigé la construction d'un pont très biais et d'une manœuvre difficile, à cause de la longueur qu'on aurait dû donner à la volée de la partie mobile.

Dans le courant du mois d'octobre, le conseil des ponts et chaussées ayant fait connaître qu'il ne pourrait donner son assentiment à nul projet conçu dans l'hypothèse d'un pont-tournant, je m'occupai immédiatement de l'étude d'un nouveau tracé

qui, traversant l'Escaut dans le coude formé par la rivière à 600 mèt. en aval du pont des Trous et à côté duquel on pouvait ouvrir une dérivation et y construire un pont (fixe), permettait d'aboutir de ce pont à la station de Tournay par une pente de près de 0m,004, inconvénient il est vrai, mais inconvénient préférable encore à celui qui serait résulté de l'établissement d'un pont-tournant.

Ce dernier tracé qui, entre l'Escaut et Templeuve, était déterminé par les conditions de ne point toucher au hameau dit *Faubourg de Meir*, ni à aucune propriété importante, de ne traverser les marais de Blandain que sur la distance la plus courte possible et d'éviter en même temps la côte de Ramignies-Chin, est celui qui fut définitivement arrêté. Les plans, métrés, devis et cahier des charges de cette section de Templeuve à Tournay furent transmis le 7 décembre 1840 au Département des Travaux Publics, approuvés le 20 janvier 1841 et l'adjudication fut fixée au 24 février suivant.

Quant au tracé de la partie comprise entre Mouscron et Templeuve, il n'était guère commandé par des considérations relatives au relief du terrain, mais bien subordonné à la triple condition de se rattacher à l'extrémité de la station de Mouscron par une courbe d'au moins 500 mèt. de rayon, de ne rencontrer aucune propriété de grande valeur, mais surtout d'éviter les pointes que forme la commune française de Watrelos entre les communes belges d'Herseaux et d'Estaimpuis. Aussi à partir d'Estaimpuis, où l'on passe à une centaine de mètres seulement de la frontière de France, le tracé se dirige en ligne droite, jusqu'à près de la station de Templeuve, sur une longueur de 1 ½ lieue.

Les éléments du projet définitif de la section de Mouscron à Templeuve, retardés par suite de la non-approbation de l'avant-projet, furent soumis, le 7 octobre 1840, au Département des Travaux Publics qui les approuva le 30 décembre suivant, et fixa au 27 janvier 1841 l'adjudication publique des travaux d'établissement qu'ils comportaient.

Le tracé de la section de Mouscron à Templeuve, présente un développement de 12,325 mèt., composé comme suit :

10,186m,72 en diverses parties droites.
918m,98 » courbes de 2,000 mèt. de rayon.
645m,80 en une courbe de 1,500 mèt. de rayon.
573m,50 » de 500 » (aboutiss^{t} à la station de Mouscron).

Son profil longitudinal comprend :

3,802m,55 en deux parties établies à niveau.
2,866m,50 en une » en pente de 0m,00195.
4,640m,65 en une » » de 0m,003.
1,015m,30 en une » en rampe de 0m,00154.

Le tracé de la section de Templeuve à Tournay, considérée comme se terminant au mur d'enceinte de la ville, présente un développement de 5,909 mèt., savoir :

4,543m,85 en deux alignements droits.
1,089m,39 en une courbe de 3,000 mèt. de rayon.
275m,76 en une » de 2,000 »

Il faut ajouter à cette longueur de 5,909 mèt., celle de 355 mèt. qu'occupe la station au-delà du mur d'enceinte, laquelle n'a pas été comprise dans l'adjudication des travaux de la section de Templeuve à Tournay.

Le profil longitudinal de cette section, proprement dite, tel qu'il a été exécuté par suite d'une modification dont nous parlerons plus tard, se compose de :

991m,41	en diverses parties établies à niveau.		
1,671m,00	en rampe	de	0.0004
408m,00	»	de	0.00267
338m,25	»	de	0.003
1,740m,00	pente	de	0.0022
760m,34	»	de	0.0037 (du pont de l'Escaut à la station).

Dans la station de Tournay, le rail-way sur les 355m de longueur est établi à niveau.

En résumant ce que nous avons dit du tracé et du profil longitudinal des deux sections de Mouscron à Templeuve et de Templeuve à Tournay, nous trouvons qu'à part la station de cette ville où l'axe s'infléchit en différents sens pour le raccordement des diverses voies entr'elles, le tracé, sur une longueur totale de 18,234 mèt., comprend :

14,730m,57	en alignements droits.		
2,929m,93	en courbes d'un rayon	de	1,500 à 3,000 mèt.
573m,50	en courbes »	de	500 mèt. (au sortir de la station de Mouscron).

Sous le rapport du profil longitudinal, la ligne totale, non compris la station, présente :

4,793m,96	de parties établies à niveau.		
1,671m,00	en rampe	de	0.0004
5,621m,80	en rampes et pentes variant	de	0 00154 à 0.0022
5,386m,90	» »	de	0.00267 à 0.003
760m,34	en pente	de	0.0037

CHAPITRE II.

HISTORIQUE DES TRAVAUX. — DESCRIPTION, EXÉCUTION ET MODIFICATIONS.

§ 1er. — Section de Mouscron à Templeuve.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Mouscron à Templeuve, qui eut lieu le 27 janvier 1841, fut faite au montant de fr. 642,560 en y comprenant une somme à valoir de fr. 37,000 pour ouvrages imprévus : cette adjudication qui amenait ainsi un rabais de 17,946 p. °/o sur les prix de l'estimation, fut approuvée le 3 mars suivant.

Les premiers terrains furent délivrés à l'entrepreneur à la fin du mois de mai; mais on peut considérer qu'il ne fut mis en possession de la plus grande partie des emprises que dans le courant de juin. Cependant les pluies continuelles de juin et juillet ne permirent guère de commencer activement les travaux que dans les premiers jours du mois d'août; encore durent-ils être interrompus assez longtemps en octobre par suite de nouvelles pluies. Néanmoins la route a pu être livrée à l'exploitation le 23 octobre 1842, c'est-à-dire de 15 à 16 mois après que les travaux eurent été entamés.

D'après le projet adjugé, les terrassements, constituant un forfait absolu d'une valeur d'environ fr. 299,000, comprenaient une quantité de remblai de. . . 409,132m3

Les déblais du corps de la route s'élevaient à 141,474m3; mais une quantité de 135,268 seulement devait en être utilisée dans les remblais et l'on devait en mettre en dépôt, sur berge, un cube de. 6,206

de manière que la totalité des terrassements à effectuer était de. . . 415,338m3

à transporter, savoir :

276,282m3	par brouettes à des distances réduites	variant de	½ à 7 relais.
21,063	par tombereaux »	»	» de 200 à 650 mèt.
117,993	par waggons »	»	» de 900 à 1,700 mèt.

Mais d'après les modifications apportées pendant l'exécution, les terrassements effectués comprennent environ 488,000^{m3}, qui ont été transportés, savoir :

375,000^{m}	par brouettes	à des distances de	1 à 12 relais.
2,000	par tombereaux	»	de 150 à 200 mèt.
109,000	par waggons	»	de 900 à 1,700 mèt. (moyennement).

Les ouvrages d'art que le cahier des charges de l'entreprise indiquait comme devant être exécutés pour la route proprement dite, consistaient en un viaduc-tunnel de 7^{m}, 80 d'ouverture, 9 viaducs sous le chemin, l'un de 2^{m}, 50, un second de 3 mèt. et les sept autres de 4 mèt. d'ouverture, 1 ponceau de 4 mèt., 2 de 3 mèt. et 1 de 1^{m},50; plus 18 aqueducs de 1 mèt. à 0^{m}, 60. Ces ouvrages exigeaient, en y comprenant les aqueducs des traverses, 6,243^{m3} de maçonneries en moellons ou briques et 126^{m3} de pierre de taille. Dans l'exécution on a remplacé le ponceau de 4 mèt. par un autre de 3 mèt. seulement, supprimé un aqueduc de 0^{m},60 et 2 aqueducs de 0^{m},80 projetés pour le chemin de fer et substitué provisoirement des buses en bois à un grand nombre de petits aqueducs qui devaient être construits sous les traverses et chemins latéraux. La totalité des maçonneries effectuées a été de 5,898^{m3} en moellons et briques et de 106^{m3}, 04 en pierre de taille.

L'objet principal des dépendances a été le pavage exécuté pour 23 traverses à niveau et les abords des viaducs : toutefois on n'a fait jusqu'a présent que 3,831^{m2} de pavage à neuf, au lieu de la quantité de 4,087^{m2} projetée.

Les travaux principaux de terrassements consistaient dans les remblais et déblais désignés au tableau ci-dessous :

INDICATION DES DÉBLAIS ET REMBLAIS PRINCIPAUX.	LONGUEUR.	HAUTEUR *maximum* des TERRASSEM^{ts}.	CUBES.
	Mètres.	Mètres.	Mètres cubes.
1° Remblai du vallon de Mouscron-Luigne	1,330	8.24	137,393
2° Id. d'Herseaux	970	5.61	46,090
3° Tranchée d'Herseaux	630	4.23	33,963
4° Id. d'Estaimpuis	1,160	5.57	88,054
5° Remblai du vallon d'Estaimpuis-Leers-Nord . . .	2,510	7.64	177,133

Nous allons entrer dans quelques détails relatifs à l'exécution de ces divers remblais et déblais, ainsi qu'aux changements qui ont été apportés, en ce qui les concerne, au projet primitif.

1° *Remblai du vallon de Mouscron-Luigne.* — Ce remblai devait, d'après le devis, être entièrement exécuté par emprunts latéraux, transportés à la brouette. Mais, ainsi que nous l'avons dit, l'entrepreneur de la section de Courtray à Mouscron qui était en même temps délégué comme entrepreneur par l'adjudicataire des travaux de la section de Mouscron à Templeuve, avait, sur sa demande, obtenu la faculté de

faire usage, pour le remblai de Mouscron-Luigne, d'une quantité de 40 à 50,000^{m3} qui lui restaient disponibles dans la tranchée de la station de Mouscron. Ces terres provenant de la station devaient alors être transportées par waggons, à une distance moyenne de 650 mèt. Mais il n'en fut enlevé par ce mode qu'environ 25,000^{m3} seulement, l'excédant ayant été pris dans des terrains d'emprunt; de manière que sur les 137,393^{m3} que comportait le remblai, il en a été effectué environ 112,000 au transport par brouettes. Quant aux terres que l'on avait, dès lors, en trop dans la tranchée de la station, comme elles se trouvaient à la partie extrême de cette station et que sur ce point il n'était pas indispensable d'ouvrir la tranchée sur toute la largeur ordinaire, on n'a pas été obligé de les déblayer.

On doit, du reste, se féliciter qu'il en ait été ainsi; car, comme la dernière portion de la tranchée présentait de mauvaises terres et du sable boulant, les remblais faits avec ces terres ont éprouvé, à la suite des pluies de l'automne et de l'hiver derniers, des éboulements considérables qui ont forcé l'administration à déplacer la voie sur une certaine étendue, tandis que les remblais effectués au moyen d'emprunts dans des parcelles latérales, se sont bien maintenus.

2° *Remblai du vallon d'Herseaux.* — Les 46,090^{m3} qui entrent dans ce remblai, devaient être exécutés, 1° au moyen de 32,285^{m3} à provenir des terres de la tranchée contiguë, transportées par waggons à une distance réduite de 900 mèt. et 2° au moyen de 12,805^{m3} de terres à extraire des emprises et à enlever par brouettes. Mais l'entrepreneur ayant, de son propre mouvement, approfondi les terrains d'emprunt, en a tiré environ 19,000^{m3} de terres qu'il a conduites dans la route par brouettes et a, en conséquence, retroussé à ses frais sur berge environ 6,000^{m3} des déblais de la tranchée d'Herseaux, qu'il avait en trop. Ce remblai s'est généralement bien maintenu jusqu'ici, à l'exception de quelques petites parties faites avec des terres de la tranchée d'Herseaux qui ont coulé et produit ainsi quelques éboulements de peu d'importance.

3° *Tranchée d'Herseaux.* — Nous venons de dire quelle modification l'entrepreneur avait apportée au mouvement des terres de cette tranchée. Quant au sol, sa nature est meilleure qu'on ne pouvait le supposer d'après les caractères extérieurs. En effet, ce terrain est d'une espèce argileuse de couleur foncée, généralement fort compacte, mais mêlée tantôt de terre tourbeuse, tantôt de gravier. Nous avions craint d'abord d'être forcés d'employer des moyens extraordinaires pour conserver cette tranchée, mais, à part quelques petites parties fort mauvaises, l'ensemble se maintient assez bien. Du reste, comme ce terrain n'absorbe pas d'eau, l'on a été obligé, pour assurer l'asséchement de la tranchée, d'y construire de 4 en 4 mèt. des gargouilles en fascines communiquant avec le plafond du coffre établi sur un massif de briquaillons. Ce moyen a parfaitement réussi.

4° *Tranchée d'Estaimpuis.* — L'ouvrage capital de la section était la tranchée qu'il fallait ouvrir à Estaimpuis et dont plus de 85,000^{m3} de déblais devaient être, sans exception, transportés en remblai, par waggons, à une distance moyenne de 1,700 mèt. Or ce travail contrarié, d'abord par la tardive entrée en possession des terrains et, en second lieu, par les pluies incessantes de la campagne de 1841, fit d'autant moins de progrès, que le système de transport était déjà, par lui-même, très désavantageux. Aussi, à la fin de cette campagne, n'avait on enlevé qu'à peu près la $\frac{1}{10}$ partie de la tranchée et dès-lors on ne pouvait guère conserver l'espoir de voir se terminer son percement assez tôt pour que la voie pût être posée et exploitée pendant l'année 1842.

En présence d'une pareille circonstance, l'administration sentit la nécessité de suivre, pendant la campagne de 1842 un autre mode que celui prévu pour l'exécution de la tranchée comme du remblai auquel ces terres devaient servir. Je proposai, en conséquence, de retrousser sur berge environ 40,000^{m3} des déblais de la tranchée et de prendre, dans des emprunts, les terres nécessaires à une quantité correspondante de remblais. Cette modification, qui permettait, sinon de terminer complétement le corps

de la route avant le mois de juillet 1842, du moins de l'amener, pour cette époque, à un état tel qu'il ne fût plus un obstacle aux travaux du rail-way; cette modification, dis-je, devait coûter une somme de fr. 51,000, savoir : fr. 41,000 pour les terrains nécessaires tant aux dépôts qu'aux emprunts, et fr. 10,000 pour travaux supplémentaires.

Adoptée en principe par le Département des Travaux Publics, cette proposition de changer le mouvement de terrassements stipulé au projet primitif, souleva de la part de l'entrepreneur diverses objections ; en définitive, celui-ci ayant demandé à exécuter, à forfait, la modification dont il s'agit, mais effectuée comme il l'entendrait, moyennant la somme de fr. 51,000, le Département des Travaux Publics voulut bien adhérer à cette offre de l'entrepreneur, mais sous diverses conditions avantageuses à l'État, puisqu'elles avaient pour objet d'une part, de rendre plus tard le Gouvernement propriétaire des terrains acquis par l'entrepreneur aussi bien pour les dépôts que pour les emprunts, et d'autre part, de garantir l'achèvement du corps de la route en temps utile. Telles furent les bases d'une convention qui intervint entre le Département des Travaux Publics et l'entrepreneur à la date du 18 décembre 1841.

Quant au terrain en lui-même, il est, dans la tranchée d'Estaimpuis, composé assez uniformément d'une argile commune qui n'a présenté à la fouille aucune difficulté. Après les pluies de l'automne et de l'hiver, quelques parties des talus ont coulé et produit des éboulements partiels, mais ceux-ci ne présentent pas un caractère sérieux et je pense qu'au moyen de quelques plantations et d'un pied en fascinage on empêchera le renouvellement de ces dégradations. Cette tranchée se trouve néanmoins asséchée comme celle d'Herseaux, et le coffre de la voie y repose également sur un massif en briquaillons.

5° *Remblai du vallon d'Estaimpuis-Leers-Nord.* — Ce remblai fait au moyen des terres provenant d'une partie d'environ 40,000^{m3} de la tranchée d'Estaimpuis transportées par waggons, et, pour le reste, des 177,000^{m3}, au moyen de terres d'emprunt conduites par brouettes, a été, en très grande partie, exécuté pendant la campagne de 1842. Mais autant les pluies avaient été fréquentes pendant l'été de 1841, autant la sécheresse fut grande pendant toute la campagne dernière, de manière que les terrassements du remblai dont il s'agit, élevés en peu de mois, sur des hauteurs qui vont jusqu'à près de 8 mèt., et par un temps continuellement sec, n'ont pu faire leurs tassements d'une manière lente et régulière, ainsi que cela se pratique d'ordinaire. Ces tassements brusquement provoqués en octobre et novembre 1842, par la circulation des convois et surtout par la grande abondance des pluies, ont exigé la plus grande vigilance de la part de l'administration de l'exploitation, puisque les affaissements se sont, sur beaucoup de points, effectués à plus du $\frac{1}{9}$ de la hauteur totale des terrassements. En outre quelques éboulements, dus à la mauvaise qualité des terres qu'on avait extraites à une très grande profondeur des terrains d'emprunt, ont eu lieu aussi pendant l'hiver, mais ils ne sont pas de nature à faire naître des craintes sur leur renouvellement ultérieur.

Sous le rapport de la construction, les ouvrages d'art, tous fondés en moellons ou briques sur un terrain solide, n'ont présenté aucune particularité digne d'être remarquée ; mais leur exécution a été entourée de grandes difficultés, entièrement indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, difficultés que nous avons déjà signalées comme ayant entravé l'établissement des travaux d'art de la section de Mouscron à la frontière.

En effet, l'entrepreneur n'ayant pu se procurer des briques dans les localités, dut en fabriquer au moyen de terres provenant des emprises de la route ou autres voisines. Or ici se reproduisirent, mais d'une manière plus fâcheuse encore, les inconvénients rencontrés pour la section de Mouscron à la frontière, à l'égard de la confection des

briques, par suite des pluies continuelles de l'été. Aussi ce ne fut qu'au mois de septembre seulement que l'entrepreneur put réunir sur les lieux une grande quantité de briques pour commencer les ouvrages, et, d'ailleurs, jusque là les chemins de terre aboutissant à la ligne étaient restés tellement impraticables, qu'il avait été de toute impossibilité d'effectuer les approvisionnements de sable, de chaux et de pierre.

Ces ouvrages d'art, commencés en septembre, durent être bientôt arrêtés par suite des pluies abondantes du mois d'octobre; néanmoins dans le court espace de temps dont l'entrepreneur avait pu disposer, il avait exécuté 4 viaducs et 18 aqueducs comportant ensemble environ 1,400^{m3} de maçonnerie, quantité qui, à la vérité, ne formait pas le quart de la totalité de celle à exécuter.

Cependant obligé, pour ne pas entraver la marche des grands terrassements, de continuer la construction des ouvrages d'art, l'entrepreneur, au mois de décembre 1841, demanda à pouvoir exécuter, malgré la mauvaise saison, une partie de ces maçonneries en mortier de cendrée, comme cela lui avait été accordé pour la section de Mouscron à la frontière. Cette modification fit l'objet d'une soumission qui fut approuvée par arrêté ministériel en date du 31 du même mois de décembre. Elle reçut son exécution pour plus de la moitié de toutes les maçonneries exécutées sur la section, puisque sur les 5,898^{m3} que ces maçonneries comportent, 3,165 ont été construits en mortier de cendrée.

Nonobstant ces diverses modifications, le coût des terrassements et ouvrages d'art de la section de Mouscron à Templeuve et de ces dépendances ne s'élève, non compris la somme à payer pour la tranchée d'Estaimpuis, qu'à environ fr. 442,000, c'est-à-dire, à peu près à fr. 36,000 par kilomètre moyen.

D'après le cahier des charges de l'entreprise des travaux d'établissement de la section de Mouscron à Templeuve, le sable pour l'encoffrement du rail-way devait, pour les $\frac{1}{10}$ de la longueur de la route, provenir de Grand-Camp (canal d'Antoing) et être fourni par l'entrepreneur; pour le reste le sable devait être fourni par l'administration à la station de Mouscron. Nous avons eu déjà l'occasion de rappeler le contrat du 27 avril 1842, d'après lequel cette dernière partie de sable a dû être transportée par convois depuis les carrières de Zulte jusqu'à pied-d'œuvre. Nous avons exposé les causes qui entravèrent et retardèrent les transports de sable effectués de cette manière; nous ajouterons seulement que ce ne fut que dans les premiers jours de septembre qu'on put commencer à faire circuler ces convois de sable sur la section dont il s'agit, et répéterons que, par suite des exigences du service de l'exploitation de la ligne de Courtray à Tournay, les transports de ce genre furent, bientôt après l'ouverture, arrêtés complétement, bien que le sable n'eût été mis que sur environ les $\frac{9}{10}$ de la couche voulue,

§ 2. — Section de Templeuve à Tournay.

L'adjudication des travaux d'établissement de la section de Templeuve à Tournay, qui eut lieu le 24 février 1841, fut faite au montant de fr. 435,000 en y comprenant une somme à valoir de fr. 24,000 pour travaux imprévus. Cette adjudication qui donnait ainsi un rabais de 13,6555 p. % sur les prix de l'estimation, fut approuvée le 5 mars suivant.

La mise en possession des terrains eut lieu pour la majeure partie de la ligne, dans le courant du mois de mai, ce qui permit à l'entrepreneur d'effectuer, avant la saison

des pluies, la fabrication des briques nécessaires aux ouvrages d'art. Toutefois les travaux ne commencèrent activement qu'au mois de juin, époque du retrait des inondations qui avaient, jusque là, recouvert les prairies de Meir. Ces travaux suspendus en juillet par suite d'une seconde inondation et définitivement remis, dès la troisième inondation, celle d'octobre, à la campagne suivante, ont été livrés à la circulation publique le 23 octobre de l'année 1842, après une durée d'exécution qui ne fut réellement que d'environ dix mois, déduction faite des interruptions dues aux inondations étendues sur la partie où devaient s'exécuter les seuls travaux importants.

D'après le projet adjugé, les terrassements, constituant un forfait d'une valeur de près de fr. 134,600, comprenaient une quantité de remblais de . . . 150,650^{m3}

Les déblais du corps de la route s'élevaient à 27,133^{m3}, mais une quantité de 25,861 seulement, devait en être utilisée dans les remblais et l'on devait en mettre en dépôt, un cube de 1,272

de manière que la totalité des terrassements à effectuer était de . . . 151,922^{m3}.

à transporter, savoir :

126,588^{m3} par brouettes à des distances de $\frac{1}{2}$ à 12 relais.
25,334^{m3} par tombereaux » de 250 à 1,200 mèt.

Mais d'après les modifications apportées pendant l'exécution, les terrassements effectués comprennent environ 185,000^{m3} qui ont été transportés, savoir :

160,000 par brouettes à des distances de $\frac{1}{2}$ à 8 relais.
4,000 par tombereaux » de 150 à 1,200 mèt.
21,000 par waggons » de 200 à 800 mèt.

Les terrassements principaux de la section de Templeuve à Tournay, ne comprennent que le remblai de la vallée de l'Escaut et la tranchée aux abords du faubourg de Meir.

Cette tranchée, d'une longueur de 500 mèt. et dont la plus grande profondeur n'est que de 1^{m},29, contenait 9,285^{m3}; ses terres, de nature sablonneuse, ont entièrement été transportées par waggon dans le remblai des prairies, où elles se sont très bien maintenues.

Quant à ce remblai, d'une longueur d'environ 1,700 mèt. et dont la plus grande hauteur est de 6^{m},12, il exigeait, d'après le projet primitif, une quantité de 132,347^{m3} de terrassement, qui a été réduite à celle de 124,583 par suite de la construction d'une série d'arcades, dont nous parlerons plus loin.

Ces 124,583^{m3} devaient se trouver : 1° dans les 9,285^{m3} de la tranchée du faubourg de Meir, à transporter à une distance réduite de 600 mèt.; 2° dans des emprunts latéraux, à concurrence de 66,646^{m3}, au transport réduit de $\frac{1}{2}$ à 4 relais; et 3° dans la dérivation à ouvrir à l'Escaut, par suite de la construction du pont, et dont le déblai devait fournir 48,652^{m3}, au transport moyen de 12 relais.

Mais pendant l'exécution, on reconnut que la partie inférieure de la dérivation, sur une hauteur de 1^{m},55, présentait une glaise blanchâtre, d'une nature très-mouvante et qui, employée dans le remblai, s'en écoulait et imprimait même aux masses auxquelles elle était mélangée, une poussée des plus intenses.

Pour remédier à un inconvénient aussi grave, je proposai, par mon rapport du 24 août 1841, de remplacer, au moyen d'emprunts, les terres qui devaient provenir de la partie inférieure de la dérivation; de retrousser provisoirement sur berge lesdites terres du fond de la dérivation et de les rejeter ensuite dans la partie de l'ancien lit de la rivière qui serait abandonnée par suite du creusement de la dérivation. Ces changements, qui augmentaient de 36,000^{m3} la quantité de terres à fouiller, mais diminuaient de beaucoup le nombre de relais, furent approuvés par disposition ministérielle en date du 8 septembre suivant.

Le corps de la route dans tout le parcours de la vallée de l'Escaut, est revêtu, sur

une hauteur de $0^m,40$ en contre-haut de l'étiage des plus fortes inondations, de perrés à pierres sèches, d'une épaisseur moyenne de 0,40. Nonobstant ce renforcement de la base du remblai, quelques éboulements dus à la présence de mauvaises terres sorties de la dérivation de l'Escaut, se sont rencontrés; pour en prévenir le retour, on a remplacé ces mauvaises terres par d'autres plus franches et on a, en même temps, fait combler tous les contrefossés ouverts dans les prairies, au pied des talus. Depuis lors il ne s'est plus manifesté de mouvement sérieux dans ledit remblai, sinon qu'il a éprouvé, depuis l'ouverture de la route, des tassements qui l'ont affaissé de $\frac{1}{10}$ au $\frac{1}{17}$ de la hauteur totale.

Les ouvrages d'art désignés au cahier des charges, comme devant être exécutés pour le chemin de fer et ses dépendances, consistaient en un pont à deux arches de $19^m,20$ d'ouverture totale, y compris un chemin de halage en maçonnerie, de 2 mèt.; 2 viaducs, l'un de $4^m,10$ et l'autre de $3^m,40$ d'ouverture, 3 ponceaux de 4 mèt., 6 ponceaux de 3 mèt. à $1^m,50$, 27 aqueducs de 1 mèt. à $0^m,40$.

Mais les ouvrages exécutés, ensuite des diverses modifications apportées au projet, comprennent : un pont en une seule arche de $17^m,20$ de largeur, avec chemin de halage sur consoles; une série de 16 arcades de 5 mèt. d'ouverture chacune; les deux viaducs portés au devis, un seul ponceau de 4 mèt., 6 idem de 3 mèt. à $1^m,50$ et 33 aqueducs et buses de 1 mèt. à $0^m,40$.

L'établissement de ces 44 ouvrages a exigé, entr'autres travaux, le battage de 815 pilots pour fondations et 33 autres pilots pour les estacades du pont qui, en amont et en aval, forment chemin de halage : la fourniture de 470^{m^3} de bois de hêtre équarri ou en grume et de 31^{m^3} en bois de chêne, l'exécution de $5,624^{m^3}$ de maçonneries en moellons ou briques et 568^{m^3} en pierres taillées ou bouchardées; et enfin l'emploi de 11,232 kilogrammes de fer pour consoles, ancres, agrafes, etc.

Nous allons maintenant donner quelques détails sur les dimensions et le système de construction de ceux de ces ouvrages d'art qui sont les plus importants.

1° *Pont pour le passage de l'Escaut.*— D'après l'avis exprimé par le conseil des ponts et chaussées, le pont projeté à 2 arches pour le passage de l'Escaut et qui ne devait avoir que $7^m,40$ de longueur entre les têtes, fut remplacé, comme nous venons de le dire, par un pont en une seule arche ayant une longueur de $8^m,60$ entre les têtes et de 10 mèt. entre les murs de front.

Une seconde modification apportée ultérieurement au projet de ce pont, consiste en ce que la voûte, qui d'abord avait dû, à l'exception des têtes, être construite en briques, fut, par suite de la disposition ministérielle en date du 6 janvier 1842, entièrement exécutée en pierre de taille. Ce changement était motivé par diverses considérations parmi lesquelles, surtout, celle de diminuer l'épaisseur de la voûte et de rendre ainsi moins forte la pente de la route vers la station, en même temps qu'on obtenait un ouvrage plus solide et plus durable.

L'arche formée d'un arc de cercle de 60°, décrit d'un rayon de $17^m,20$ égal à l'ouverture du pont, présente une flèche de $2^m,30$, tandis que les pieds-droits ont, au-dessus du plancher des fondations, une hauteur de $6^m,95$ et de $6^m,75$ seulement, au-dessus du plafond de la rivière. La hauteur entre le plafond et la clef est donc de $9^m,05$, soit de $3^m,63$ au-dessus de l'étiage des plus grandes eaux, de manière ainsi à ne jamais être un obstacle à la navigation, du moins aussi longtemps que celle ci est possible de Tournay à Gand. — La clef de la voûte, dans les têtes, a une élévation de $0^m,80$: elle est surmontée d'un cordon de $0^m,31$, au-dessus duquel règne la tablette générale qui a également $0^m,31$ d'épaisseur. D'après cela, la hauteur totale du pont, entre le plancher des fondations et la surface supérieure des rails, est de $10^m,67$, ou bien de $10^m,47$ en contre-haut du plafond de la rivière.

Les culées ont, entre les murs de front, une épaisseur moyenne de $5^{m},80$ sur une hauteur de 8 mèt. : au tiers ainsi qu'aux deux tiers de leur élévation, elles sont reliées aux murs de front par de fortes ancres en fer. Pour la partie élevée en 1841, c'est-à-dire sur $5^{m},40$ de hauteur au-dessus du plancher, la maçonnerie intérieure a été construite en moellons bruts arrasés avec chacune des assises successives des pierres de parement, qui ont $0^{m},31$ de hauteur; pour la partie restante, élevée pendant la campagne de 1842, la maçonnerie intérieure a été exécutée entièrement en briques et ce, afin que le tassement fût le moindre possible et qu'on pût exécuter la voûte, avec moins de chances de déformation ou d'affaissement. De plus, la voûte a été prolongée, en maçonnerie ordinaire, dans les culées, sous un rayon de $6^{m},21$, de manière que l'ensemble de l'arche et des deux voûtes de prolongement, forme, à l'intrados, une courbe en anse de panier et à trois centres. L'épaisseur de ces voûtes de prolongement dans les culées, varie de $1^{m},50$ à $1^{m},10$ et se trouve, à l'intrados comme à l'extrados, travaillée en liaisons avec les assises horizontales des culées.

Les claveaux dont se compose la voûte ont une largeur uniforme de $0^{m},316$ à la douelle. Les voussoirs intérieurs ont, indistinctement, une hauteur de $0^{m},80$ sur une longueur de $0^{m},676$; tous les voussoirs dans chaque rangée sont scellés l'un à l'autre au moyen d'une forte agrafe en fer, placée dans leur milieu.

La voûte a été entièrement posée à sec sur le cintre dont les madriers de couches étaient jointifs; le mortier a ensuite été coulé entre les joints et fiché jusqu'au reflux de toutes parts. Le cintre avait été exhaussé dans la prévision que la voûte tassât de 8 centimètres à la clef. Quelques jours après le décintrement, alors qu'il n'y avait plus de mouvement perceptible, la clef était descendue de 84 millimètres, de manière qu'on peut considérer la voûte comme tout-à-fait établie d'après les données normales du projet.

Le sol, à la profondeur de la fouille, se composait d'un terrain généralement sablonneux, mêlé de glaise, mais variable de nature et de consistance. Aussi se décida-t-on, dès le principe, et notamment dans le but d'obtenir une résistance uniforme, à construire la fondation sur grillage et pilots. Ces pilots donnèrent au battage, entre 3 et 6 mèt. de fiche, un refus relatif de $\frac{1}{2}$ à 2 millimètres par volée. De plus, comme quelques parties, du côté des faces longitudinales des culées, étaient établies sur un sable à gros grains, très pur mais mouvant, on renferma le pourtour de ces parties de la fondation par une file de palplanches. Enfin on dragua tout le terrain compris entre les chapeaux du grillage et on le remplaça par une couche de béton arrasée avec de l'argile forte pour ne laisser aucun vide sous le plancher. Celui-ci fut calfaté, goudronné et recouvert d'une couche d'argile pétrie, sur laquelle on assit la maçonnerie.

Le pont de l'Escaut a exigé, entr'autres travaux, 211 pilots de hêtre de 6 à 7 mèt. de longueur, $43^{m3},6$ de charpente en bois de hêtre équarri pour grillage et plancher et $1,773^{m3}$ de maçonneries dont 856 en moellons bruts, 549 en briques des localités, 54 en pierre taillée à la boucharde et 314 en pierre taillée au fin ciseau. La valeur totale de l'ouvrage, non compris les cintres et les épuisements, s'est élevée à environ fr. 69,000, et celle du chemin de halage et des arcades à fr. 5,800.

2° *Arcades dans les prairies de Meir.* — Au mois d'août 1841, M. le directeur des chemins de fer en construction m'invita à présenter un projet d'arcades à construire dans la partie la plus basse des prairies de Meir, sur une longueur d'une centaine de mèt., en remplacement du remblai ordinaire qui devait y être exécuté. Par cette construction d'arcades on évitait 1° un cube de remblai assez considérable, 2° des perrés sur une étendue correspondante, 3° des fouilles à faire dans des prairies marécageuses, 4° enfin deux ponts de 4 mèt. d'ouverture dont l'exécution n'avait été projetée que dans le but, atteint par les arcades, de donner aux eaux d'inondation un débouché suffisant, sous le chemin de fer. Contrairement à l'avis que j'en avais émis, M. le directeur des chemins de fer en construction avait supposé que ces arcades pourraient

être fondées sur une maçonnerie en moellons ou sur béton ; dès-lors et en admettant que l'ouvrage entier serait construit en moellons bruts, il n'y avait pas d'excédant de dépenses à faire pour établir les arcades.

Comme à cette époque il n'était pas possible de faire les expériences nécessaires pour reconnaître le degré de consistance du sol, attendu que le terrain était encore submergé, je dressai un projet avec fondation en moellons ; je modifiai le profil longitudinal dans ce sens que la route devait être horizontale sur toute l'étendue des arcades, je dressai un nouveau métré des terrassements et après avoir obtenu l'acceptation de ces pièces par l'entrepreneur, je transmis leur ensemble au Département des Travaux Publics, à la date du 9 mai.

Cependant, dès que les eaux se retirèrent, au commencement de juin, je fis, dans l'emplacement assigné aux arcades, des sondages et des battages de pilots et il me fut alors démontré que le terrain solide se trouvait à peu près à 7 mèt. en contre-bas du sol et qu'il était ainsi nécessaire de construire lesdites arcades sur pilots ayant environ 8m,50 de longueur. En conséquence je fis, à la date du 8 juin, une proposition nouvelle pour la fondation des arcades sur pilots et grillage, disposition qui majorait de plus de fr. 14,000 le chiffre du coût de l'ouvrage dans la supposition d'une fondation en moellons.

Nonobstant cette majoration de dépenses, le nouveau projet fut approuvé par arrêté en date du 26 juin 1841, mais sous la réserve que la largeur entre les têtes serait portée à 8m,80, au lieu de 7m,80 qu'indiquait le projet.

D'après ce second projet la maçonnerie générale (à l'exception des voûtes à construire en briques), devait encore être exécutée en moellons bruts. Mais je pensai bientôt qu'un ouvrage de cette importance, élevé aux abords d'une ville, réclamait une exécution un peu soignée. En conséquence je proposai, à la date du 24 juillet, de n'employer dans les parements vus que des libages dressés par assises réglées, dont le prix d'ailleurs ne revenait qu'à celui des maçonneries en briques des localités, c'est-à-dire à fr. 15-18 par mètre cube. Cette proposition fut approuvée par arrêté du 6 septembre 1841.

Enfin, par arrêté du 10 novembre suivant, rendu sur ma proposition en date du 18 octobre, il fut décidé que les impostes, voussoirs des têtes, cordons et tablettes seraient exécutés en pierre de taille des carrières du Cornet ou du Coucou (près de Tournay).

L'élévation vue des arcades présente, depuis le terrain naturel jusqu'au-dessus des tablettes du couronnement, une hauteur de 7 mèt. ; la partie sous terre et qui a une hauteur de 0m,60, forme un massif de fondation en moellons bruts, établi sur le plancher. Chacune des seize arcades, construite en plein cintre, a une ouverture de 5 mèt., mesurée à la naissance des voûtes. Les centres de ces voûtes se trouvent sur une horizontale passant à 2m,55 au-dessus du massif des fondations, et sont espacés l'un de l'autre de 6m,20. Les pilastres, qui séparent les arcades, et forment piédroits à l'intérieur, ont ainsi, à la naissance des voûtes, 1m,20 d'épaisseur, au sommet (couronnement du parapet) 0m,80 et à la base 1m,50. Les pilastres ou piédroits présentent de cette manière un fruit ou inclinaison de $\frac{1}{20}$, fruit qu'ils ont également dans le sens transversal depuis la tablette jusqu'au massif de fondations.

Transversalement les piles ont, à la naissance des voûtes des arcades, une longueur de 9m,89, de manière qu'avec le fruit d'un vingtième de la hauteur, dont nous avons parlé, elles ont à la base, d'une extrémité à l'autre, une longueur de 10m,40. Mais ces piles ne sont pas construites pleines : elles renferment, au milieu, une voûte de décharge de 4 mèt. de diamètre et dont la naissance se trouve à 0m,10 en contre-bas de l'arrasement du massif de fondations.

Ce système a permis de diminuer considérablement, non-seulement la maçonnerie

d'élévation de la pile, mais encore sa fondation. D'après ce mode de construction le massif de fondation se trouve, pour chaque pile, composé de deux parties de 3m,40 de longueur sur 1m,70 de largeur, laissant entr'elles un intervalle de 3m,80 sous la voûte de décharge. Chacune de ces parties est assise sur une charpente que supportent 8 pilots, de manière qu'il en a été employé 16 pour fonder chaque pile. Entre les pilots, tant ceux des piles que ceux des culées, on a, sur une profondeur variant de 0m,50 à 0m,90, remplacé le terrain par un enrochement dont les premiers lits ont été enfoncés à la dame.

Entre les voûtes des arcades, les reins sont disposés en forme d'entonnoir, de manière à jeter toutes les eaux pluviales vers la clef des voûtes en décharge des piles, laquelle clef est en pierre de taille, perforée d'un trou cylindrique qui traverse également toute la maçonnerie supérieure. Dans cette espèce d'entonnoir on a mis une couche de briquaillons de 0m,80 de hauteur, entourant une fascine posée debout sur la voie d'écoulement des eaux. Cette couche de briquaillons est recouverte de terres jusqu'au niveau du lit des terrassements passant à 0m,40 au-dessus de l'extrados à la clef des voûtes principales. De cette manière l'encoffrement du rail-way a été établi dans le remblai sur les arcades comme sur tout autre point de la route.

Sans entrer dans d'autres détails sur les dimensions particlles de l'ouvrage, nous ajouterons seulement à ce qui précède, que les travaux principaux qu'a exigés la construction des arcades, comprennent : 341 pilots de 8m,50 de longueur et d'un cube total de 142m3,20; 39m3,10 de charpente en bois de hêtre équarri pour chapeaux et plancher, et 2,275m3 de maçonneries, savoir : 474 en moellons bruts, 1,407 en briques du pays ou libages dressés par assises réglées, 252 en briques de Rupelmonde pour voûtes et 142 en pierre de taille de Tournay.

3° *Viaducs et ponceau dans la vallée de l'Escaut.* — Ces trois ouvrages exécutés dans les prairies de Meir, ont dû, aussi bien que les arcades, être établis sur grillage et pilots avec enrochements en moellons sous le plancher des fondations. Le plus grand de ces viaducs est en plein cintre de 4m,10 de diamètre et a une hauteur de 4m,11 sous clef, à partir du pavage. Sa construction a exigé 84 pilots de 6 à 7 mèt., cubant ensemble 28m3,08; 9m3 de charpente en bois de hêtre équarri pour chapeaux et plancher; et 354 mèt. cubes de maçonneries dont 28 en moellons bruts, 290 en briques des localités, 24 en briques de Rupelmonde pour voûte et 12 en pierre de taille de Maffles, pour socles, pierres d'angle, voussoirs des têtes, cordons et tablettes. Son coût total est de fr. 10,183.

Le second viaduc, de 3m,40 de largeur, a une hauteur sous clef de 3m, 79 dont 0m,46 pour la flèche de la voûte décrite d'un rayon de 3m,40. Les têtes, ainsi que les retours des murs de front, sont entièrement en pierre de taille et la voûte, entre les têtes, en briques de Rupelmonde. Son établissement a nécessité 74 pilots de 6 à 7 mèt., cubant 25m3,4; 8m3,2 de charpente de fondations, en bois de hêtre équarri et 262m3 de maçonneries dont 20 en moellons, 211 en briques des localités, 11 en briques de Rupelmonde et 18 en pierre de taille de Maffles. Il a coûté une somme de fr. 8,662.

Le ponceau construit dans les prairies de Meir, a 3 mèt. de largeur et 1m,71 de hauteur sous clef; sa voûte est construite en arc de cercle de 60°. Il a exigé 105 pilots, cubant ensemble 36m3; 15m,8 de charpente en hêtre équarri et 175m3 de maçonneries dont 26 en moellons, 121 en briques du pays, 22 en briques de Rupelmonde pour voûte et 6 en pierre de taille des carrières de Maffles, pour chaînes d'angle, voussoirs des têtes, coussinets et tablettes. Son coût total a été de fr. 7,968.

Au total, les terrassements et ouvrages d'art de la section de Templeuve à Tournay,

ont coûté ensemble, en y comprenant le dragnage dans la dérivation de l'Escaut, les épuisements et les cintres, une somme nette de fr. 332,800, soit ainsi une valeur de fr. 59,700 par kilom. moyen.

A la vérité ces terrassements et ouvrages d'art ont exigé pour la consolidation des talus et berges battus par les eaux, des revêtements parmi lesquels figurent 8,438 mèt. carrés de perrés en moellons bruts, soit à pierres sèches, soit maçonnés. Le coût des revêtements a été de fr. 49,986, ce qui donne une augmentation de dépense d'environ fr. 8,500 par kilomèt. moyen de la section ; soit ainsi, pour la valeur totale par kilomètre de longueur, un chiffre de fr. 68,200 (chiffre à peu près égal à celui indiqué, pour la valeur par kilomètre moyen, des terrassements et ouvrages d'art de la section de Courtray à Mouscron).

Le sable, pour l'encoffrement du rail-way a été pris dans les dépôts de Grand-Camp, sur les rives du canal d'Antoing, approvisionné à Tournay et au faubourg de Meir, et transporté dans la route par waggons, au moyen d'un rail-way provisoire. Pour la seconde couche on avait compté prendre le sable approvisionné dans la station de Tournay et ne le mettre en œuvre qu'après l'ouverture de la route ; mais des inconvénients assez graves, résultant de ces transports faits par l'entrepreneur sur une ligne livrée à la circulation et dont l'entretien pendant l'hiver exigeait beaucoup de soins, ont déterminé l'administration de l'exploitation à faire stater ces transports ; on n'a, en conséquence, tenu compte à l'entrepreneur que de la quantité de sable réellement mise dans le coffre et qui s'élève aux $\frac{89}{100}$ de celle qui, d'après les stipulations du cahier des charges, devait être employée.

Les dépendances de cette section, pour la route proprement dite et qui ont fait partie de l'entreprise principale, comprennent entr'autres, tant pour les abords des viaducs que pour ceux de 15 traverses de chemin à niveau et autres nécessités, 4,245 mèt. carrés de pavage, dont 1,286 à neuf, 1,402 à vieux et 1,557 de pavage provisoire, dont les matériaux, après le démontage, sont restés la propriété de l'entrepreneur.

§ 3. — Stations.

Le chemin de fer de Mouscron à Tournay doit, outre la station de cette ville, offrir encore deux autres stations ou lieux d'arrêt qui ont été fixées par disposition du Département des Travaux Publics en date du 13 juin 1840, et qui doivent être établies l'une à Néchin, au grand chemin conduisant de Pecq à Lannoy et l'autre à Templeuve, contre la chaussée de Pont-à-Chin à Roubaix. Mais une halte des convois entre les points extrêmes de Mouscron à Tournay impliquant des questions de douane non encore résolues par le Dépar ement des Finances et dont la solution entraînera probablement l'exécution ou la non-exécution de certains travaux, on n'a, jusqu'ici, donné aucune suite à la disposition ministérielle précitée : la direction des travaux de construction n'y ayant, en conséquence, fait établir aucun ouvrage, je ne m'occuperai ici que de la station de Tournay.

Nous avons déjà dit que cette station n'était point comprise dans l'entreprise générale de la section de Templeuve à Tournay, qui s'arrête au mur d'enceinte : mais les travaux et fournitures nécessaires à l'établissement des voies, excentriques et plates-

formes, ainsi qu'à l'ensablement du terre-plein et de l'encoffrement du rail-way, ont été effectués en vertu d'une soumission présentée le 18 août 1842 par l'adjudicataire de ladite section et approuvée le 4 septembre suivant. Cette soumission, basée sur les prix du bordereau annexé au cahier des charges des travaux d'établissement de la section de Templeuve à Tournay, réduits au prorata du rabais de l'adjudication, portait le montant de l'entreprise dont il s'agit à fr. 29,000, y compris une somme à valoir de fr. 3,143-52; mais le décompte définitif n'a donné qu'un chiffre total de dépenses de fr. 26,529-79, de manière que, sur la somme à valoir on n'a pris que fr. 683-31.

Les travaux principaux que ce décompte comporte consistent dans la fourniture et emploi de 3,823^{m3} de sable, dans la pose de 1,870 mèt. de voies de rail-way et enfin dans l'exécution et fourniture des charpentes et maçonneries de fondation nécessaires à 6 excentriques et 23 plates-formes tournantes dont 2 de 13 pieds et 21 de 10 pieds.

Quant au terre-plein qui, sur toute l'étendue de la station, a été exhaussé à niveau du tablier du *pont de fer*, son remblai a été fait en gravois que la ville y a fait distribuer régulièrement, conformément à l'article 2 de la convention passée le 19 mai 1840 entre l'État et le collége des bourgmestre et échevins. L'administration du chemin de fer n'a eu que des travaux de peu d'importance à exécuter, pour disposer ce terre-plein d'une manière convenable à l'établissement des voies.

En ce qui concerne les bâtiments, clôtures et dépendances de la station, j'avais, dès le 25 juin 1841, présenté les plans, métrés, devis et cahiers des charges relatifs à leur entreprise. Mais diverses considérations, parmi lesquelles il faut ranger les questions de douane que soulevait l'établissement de la station, ne permirent pas de donner suite au projet que j'avais proposé; seulement, à la date du 10 août suivant, le Département des Travaux Publics m'invita à dresser un nouveau projet qui ne devait comprendre que les travaux dont l'exécution serait rigoureusement nécessaire pour le service de l'exploitation et entr'autres un bureau provisoire pour les recettes. Ce projet, vu l'urgence, ne pouvait être mis en adjudication, il fut donc exécuté par soumission d'après un cahier des charges et un bordereau de prix calqués sur ceux que j'avais soumis à l'approbation ministérielle à la date du 25 juin.

Ce nouveau projet, qui m'était réclamé, fut dressé le 18 août, mais je n'obtins de soumission de la part de l'entrepreneur, qui déjà exécutait les travaux de la section de Templeuve à Tournay et du rail-way général de la station, qu'à la fin du mois d'août : cette soumission portant la date du 29 août, donnait un rabais de 5 p. % sur les prix du bordereau. Je m'empressai de la transmettre à la sanction du Département des Travaux Publics, mais entretemps, et d'après les instructions que j'avais reçues. Je considérai le contrat comme approuvé et fis commencer les travaux, dès les premiers jours de septembre.

Ces travaux, qui ont été exécutés à peu près conformément au projet, sont suffisamment spécifiés au § 3 du chapitre suivant; leur montant, établi d'après le décompte de la réception définitive qui en a été opérée, s'élève à fr. 71,436-43, soit à fr. 1,436-43 au dessus du chiffre de l'estimation primitive.

Dans cette entreprise des bâtiments, clôtures, etc., on n'avait pas compris l'établissement d'un garde-corps en fer, à poser le long de la tablette du mur du quai : on supposait alors que ce travail pouvait être ajourné; mais on ne tarda pas à reconnaître qu'il était indispensable pour la sécurité des voyageurs et des gens du service,

notamment pendant l'hiver, de construire ce garde-corps. Il fut, en conséquence, entrepris par soumission en date du 19 septembre 1842, approuvée le 28 du même mois. Ce travail, exécuté sur une longueur de 350 mèt., a coûté une somme de fr. 9,561-60 calculée à raison de fr. 0 75 le kilogramme de fer, y compris pose, ajustage, scellement et peinture.

CHAPITRE III.

ÉTAT RÉCAPITULATIF *des dépenses faites par l'administration des chemins de fer en construction.*

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES des adjudications ou soumissions.	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	§ 1er. — *Section de Mouscron à Tompleuve.*					
1	Acquisition de terrains et indemnité pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	»	»	»	»	(a) 520,000 00
2	Fourniture de matériel du rail-way :					
	a. *Bois.*					
	1er lot de 1,300 billes....	Desmet.	29 avril 1840.	19 mai 1840.	5,200 00	
	2e id. 1,000	Bruteyn.	Id.	Id.	4,000 00	
	3e id. 1,700	Id.	Id.	Id.	6,400 00	
	4e id. 2,500	Verdick-Veracx	Id.	Id.	10,000 00	
	5e Id 5,500	Bruteyn.	Id.	Id.	20,200 00	
	6e id. 3,000	Id.	Id.	Id.	10,600 00	
					56,400 00	
	b. *Fers*					
	a. Rails, chevilles et clefs.	Michiels.	3 août 1839.	4 août 1839.	218,050 16	411,815 72
	b. Coussinets d'about et intermédiaires.....	Marcellis.	2 id.	11 id.	62,218 75	
	c. Rails, chevilles et clefs.	De Dorlodot.	2 id.	11 id.	55,286 12	
	d. Coussinets d'about et intermédiaires.....	Destombes.	8 id.	11 id.	15,986 00	
	e. Rails.....	Michiels.	8 fév. 1841.	23 avril 1841.	3,081 43	
	f. Coussinets pour traverses de route.....	Marcellis.	25 mai 1842.	28 mai 1842.	793 26	
					355,415 72	
					A reporter..	931,815 72

(a) Y compris les terrains acquis par l'entrepreneur, pour compte de l'Etat, a l'effet d'effectuer la modification apportée aux terrassements d'Estaimpuis.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES
					Report .	931,815 72
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route					
	a Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépendances	Parent	27 janv 1841	3 mars 1841	575,790 60	
	b Salaires d'ouvriers employés au premier entretien du rail way.....	»	»	»	756 21	(*a*) 576,546 81
4	Sable pour le rail-way principal entre les piquets 1 et 130, sur une longueur de 7,416 mèt					
	a Convention avec le sieur Hellebaut, pour l'extraction du sable dans sa carrière à Zulte.....	Hellebaut	18 fév 1840.	29 mai 1840.	3,550 00	
	b Convention avec l'administration de l'exploitation pour le transport du sable à pied d'œuvre	»	»	»	34,308 00	37,858 00
5	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau..... .	»	»	»	»	61,614 00
	Total des dépenses faites pour la section de Mouscron à Templeuve..					1,607,834 53

§ 2. — *Section de Templeuve à Tournay.*

1	Acquisition de terrains et indemnités pour récoltes, abattage d'arbres, etc..	»	»	»	»	250,000 00
	Fournitures de matériel p^r le rail-way					
	a. *Bois.*					
	1er lot de 1,500 billes. ..	Bruteyn	29 avril 1840.	19 mai 1840.	5,000 00	
	2e id. 3,000 .. .	Verhoye.	Id	Id	10,000 00	
	3e id 4,000 .	Bruteyn.	Id	Id	10,800 00	
	4e id. 2 500 ..	Verdick-Veracx	Id.	Id	7,900 00	
					33,700 00	
	b. *Fers*					189,794 84
	a Rails..... .	Henrard.	4 mars 1840	7 mars 1840	108,664 40	
	b Coussinets, chevilles et clefs assortis.	Marcellis.	4 déc. 1839.	14 déc. 1839.	46,901 80	
	c Coussinets pour traverses de route	Id	25 mai 1842.	28 mai 1842.	528 64	
					156,094 84	
					A reporter	439,794 84

(*a*) Non compris l'allocation eventuelle d'une indemnité pour la modification apportée aux terrassements d'Estaimpuis.

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS	DATES des adjudications ou soumissions	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES	SOMMES TOTALES
					Report....	439,794 84
3	Travaux relatifs à l'établissement de la route					
	a. Terrassements, ouvrages d'art, rail-way et dépendances....	Dujardin.	24 fev 1841.	5 mars 1841.	471,487 64	
	b. Etablissement du rail-way général et ensablement du terre-plein de la station de Tournay, y compris la fourniture du sable....	Id.	18 août 1842.	4 sept. 1842.	26,529 79	498,017 43
4	Formation des projets, conduite et surveillance des travaux, frais de bureau.	»	»	»	»	35,742 00
	Total des dépenses faites pour la section de Templeuve a Tournay.....					973,554 27

§ 3. — *Station de Tournay.*

1	Remise des locomotives...				32,071 84	
2	Bureau des recettes.....				13,543 13	
3	Murs de clôture.....				8,056 04	
4	Aubettes et portes en lattis pour l'entrée du service des marchandises.....				3,291 49	
5	Rampe pour déchargement du bétail et voitures...				1,690 48	
6	Aqueduc p^{r} l'écoulement des eaux de l'abattoir..	Dujardin.	29 août 1842.	8 oct. 1842.	4,965 55	71,436 43
7	Puits et plate-forme de la pompe				673 45	
8	Bâtiment pour magasin à coak, ateliers, etc.....				2,790 36	
9	Démolition d'une partie de rempart.....				3,929 44	
10	Clôture provisoire avec porte pour la percée du rempart.....				424 65	
11	Rail-way général et ensablement du terre-plein.	Dujardin.	18 août 1842.	4 sept. 1842.	»	26,529 79
12	Réservoirs, plates-formes, excentriques, pompes, grues et autres objets de dépendances, fournis par l'administration de l'exploitation.....	»	»	»	»	*Pour mém*
13	Fourniture et mise en place d'un garde-corps en fer sur le mur de quai de l'Escaut	Dujardin.	19 sept. 1842.	28 sept. 1842.	»	9,561 60
					A reporter.	107,527 82

N° D'ORDRE.	NATURE DES DÉPENSES.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	DATES des adjudications ou soumissions.	DATES de leur approbation	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
					Report....	107,527 82
14	Transport de plates-formes, excentriques, etc., de la station de Courtray à celle de Tournay.....	Lagache.	»	»	»	126 00
15	Salaires d'ouvriers employés à la pose des excentriques, plates-formes, grues, pompes et tuyaux.....	»	»	»	»	3,467 06
16	Formation des projets, direction, conduite et surveillance des travaux et frais de bureau.....	»	»	»	»	4,368 00
					Total des dépenses faites pour la station de Tournay.....	115,488 88

RÉCAPITULATION.

§ 1er.	— Section de Mouscron à Templeuve. , ...	1,607,078 32
§ 2.	— Section de Templeuve à Tournay	973,554 27
§ 3.	— Station de Tournay	115,488 88
	Total.	2,696,121 47

RÉSUMÉ.

L'ensemble des sections du chemin de fer de Gand à la frontière de France et Tournay présente un développement de 77,357 mèt.

Le tracé de ces lignes se compose généralement d'alignements droits et de courbes d'un rayon d'au moins 1,500 mèt. Il n'y a d'exception que pour les courbes qui aboutissent aux stations de Courtray et de Mouscron dont les rayons sont de 1,000 et de 500 mèt., et enfin pour la courbe qui aboutit de l'alignement de la section de Gand au pont jeté sur l'Escaut et dont le rayon n'est que de 365 mèt. (quoiqu'en rampe de 0.00344).

Le point culminant du tracé se trouve à la crête de partage des bassins de la Lys et de l'Escaut, au lieu où la ligne traverse la chaussée de Courtray vers Tourcoing à environ 8 $\frac{1}{2}$ kilomèt. au-delà de Courtray. En ce point le rail-way est élevé respectivement à 35^{m},99, 23^{m},83 et 24^{m},72 au-dessus du niveau des stations de Gand, Courtray et Tournay.

Les inclinaisons du profil ne dépassent trois millièmes que sur trois points seulement, savoir : 1° aux abords du pont de l'Escaut près de Gand où l'on a une rampe de 0.00344 sur 561 mèt.; 2° aux abords de la tranchée de Lauwe où l'on a deux fortes rampes successives, l'une de 0.0045 sur 377 mèt. et l'autre de 0.00367 sur 150 mèt.; 3° enfin, entre le pont construit sur l'Escaut près de Tournay et le mur d'enceinte de cette ville, où l'on descend suivant une pente de 0.0037 sur 760 mèt.

La construction du lit de la route a exigé 2,208,825^{m3} de terrassements, savoir :

1,754,938^{m3} transportés par brouettes :
138,250 » tombereaux ;
315,637 » waggons.

Les ouvrages d'art exécutés pour la route proprement dite, comprennent, outre les trois ponts construits près de Gand pour l'Escaut et deux de ses branches, savoir :

1 pont de 17^{m},20 d'ouverture en une seule arche près de Tournay ;
1 » 9^{m},20 » pour la traverse du canal de l'Espierre ;
Une série de 16 arcades de 5 mèt. d'ouverture chacune dans les prairies de Meir ;
1 viaduc-tunnel à Estaimpuis de 7^{m},80 de largeur ;
23 viaducs sous le chemin de fer, de 3^{m},20 à 5 mèt. de largeur ;
3 » pour piétons de 1^{m},80, 2^{m},00 et 2^{m},50 de largeur ;
24 ponceaux de 1^{m},50 à 4 mèt. de largeur ;
113 aqueducs de 0,60 à 1 mèt. de largeur.

On a exécuté en outre, sous les traverses et chemins latéraux, 155 ponceaux et aqueducs, non compris un certain nombre de buses en bois.

Le pont pour le canal de l'Espierre a été construit par les soins et aux frais du concessionnaire de ce canal ; quant aux 321 autres ouvrages d'art, construits par

l'administration du chemin de fer, ils ont exigé 27,722^{m3} de maçonneries, savoir : 4,432 en moellons bruts, 22,440 en briques et 850 en pierre de taille.

Bien que d'une part j'ignore le chiffre auquel s'élèvent les dépenses faites en travaux supplémentaires par l'administration des chemins de fer en exploitation depuis que les diverses sections de Gand vers la France et Tournay ont été livrées à la circulation et que, d'autre part, les décomptes définitifs des travaux d'établissement des sections de Courtray à la frontière et de Mouscron à Tournay ne soient pas encore complétement réglés, on peut cependant déterminer assez approximativement de la manière suivante le coût total du chemin de fer et des stations, entre Gand, la frontière et Tournay.

TABLEAU SYNOPTIQUE *par section des depenses de premier établissement des lignes de chemin de fer, comprises entre Gand, la frontiere de France et Tournay.*

NATURE DES DÉPENSES.	DE GAND à DEYNZE, y compris la station de Deynze	DE DEYNZE à COURTRAY, y compris les stations de Waereghem Harlebeke et Courtray	DE COURTRAY à MOUSCRON, y compris la station de Mouscron	DE MOUSCRON A LA FRONTIÈRE	DE MOUSCRON à TEMPLEUVE	DE TEMPLEUVE à TOURNAY, y compris la station de Tournay	TOTAUX	COUT APPROXIMATIF par KILOMETRE MOYEN
	Longueur 17 424m	Longueur 26,615m	Longueur 12,317m	Longueur 2,412m	Longueur 12 325m	Longueur 6,264m	Longueur 77,357m	
	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	(a) Fr c	Fr	Fr c	Fr c
Acquisitions de terrains et indemnites	350,000 00	670,000 00	626,200 00	122,000 00	520,000 00	250,000 00	2,538,200 00	32,811 00
Terrassements et ouvrages d'art	(b) 133,950 30	387,687 48	773,895 10	(c) 88,976 29	d) 442,471 17	335,088 42	2,162,068 76	27,949 00
Bouveaux, fascinages, perres, etc. ..	»	»	77,252 91	»	»	49 964 99	127,217 90	1,645 00
Rail way, travaux et fournitures y relatifs, hormis le materiel	236,868 35	455,991 35	151,012 65	23,521 46	133,988 66	88,792 87	1,090 175 33	14,093 00
Fers du rail-way	445,373 49	(e) 780,708 71	360,648 03	115,628 39	355,415 72	156,094 84	2,213 869 18	28,619 00
Billes du rail-way	69,575 00	116,500 00	57,700 00	19,000 00	56,400 00	33,700 00	352,875 00	4,562 00
Dépendances de la route (pavages, traverses, barrières, etc)	29,195 64	61,956 60	70,691 89	5.442 13	32,872 16	19,655 84	219,814 26	2,842 00
Stations, bâtiments et dependances, non compris le rail-way, ni le materiel fourni par l exploitation ..	13,922 58	93,835 98	106,324 91	»	»	111,120 88	325,204 35	4,204 00
Dépenses diverses	»	»	731 98	765 79	5,072 82	4,515 31	11,085 90	143 00
Personnel de direction, conduite et surveillance....	39,450 00	90,550 00	92,274 00	16,002 00	61,614 00	40,110 00	340,000 00	4,395 00
TOTAUX	1,318,335 36	2 657,230 12	2,316,731 46	391,336 06	1,607,834 53	1,089,043 15	9,380,510 68	121,263 00
Soit par kilomètre moyen, stations comprises, un coût de	75,662 00	99,840 00	188,092 00	162,245 00	130,453 00	173,858 00	121,263 00	

(*a*) Y compris les terrains acquis, pour compte de l'Etat, par l entrepreneur, a l'effet d'exécuter les modifications apportées aux terrassements d'Estaimpuis.

(*b*) On ne comprend rien ici pour les terrassements et ouvrages d'art de la partie qui s'étend de la station de Gand au pont de l'Escaut, lesquels étaient déja executes lorsqu'on a établi la ligne de Gand vers Lille

(*c*) Non compris la somme de fr. 5,691-60 payee par l'administration française pour la moitié des frais d'établissement du ponceau-frontiere

(*d*) Non compris l allocation éventuelle d'une indemnité pour les modifications effectuées aux terrassements d'Estaimpuis.

(*e*) On a paye, en outre, une somme de fr. 304,603-15 pour fers qui avaient éte destinés à la 2e voie de Waereghem a Courtray, dont l execution a eté posterieurement ajournée Ces fers ont etc employes sur d'autres lignes et ne peuvent plus ainsi être portés ici en depense.

Il résulte du tableau ci-dessus que la dépense totale du premier établissement des lignes et stations du chemin de fer de Gand à la frontière et Tournay, non compris la fourniture d'excentriques, plates-formes, réservoirs, etc., faites par l'administration de l'exploitation, ni les travaux supplémentaires exécutés depuis l'ouverture des diverses sections, s'élève à la somme de . . . . . fr. 9,380,510 68

Or, si l'on ajoute pour ces fournitures et travaux une somme que j'estime pouvoir être portée au *maximum* à 419,489 32

on trouvera que l'ensemble des 77,357 mèt. dont se compose le développement des lignes dont il s'agit, ne peut s'élever, au plus, qu'au total de 9,800,000 00

c'est-à-dire à moins de fr. 128,000 par kilomètre moyen de longueur, stations et toutes dépendances comprises.

D'après les estimations globales faites en 1840, la dépense totale devait s'élever à près de fr. 12,000,000, soit à environ fr. 159,000 par kilomètre.

Je termine ici, Monsieur le Ministre, l'historique que j'avais à vous présenter et dont les développements sont peut-être trop étendus; mais si j'ai bien compris le programme que renferme votre circulaire du 22 février dernier, votre intention a été d'obtenir, à l'égard des études des projets comme de la construction des travaux des lignes du rail-way, les renseignements les plus circonstanciés. Toutefois, Monsieur le Ministre, j'ai, dans le doute de la limite à laquelle je devais m'arrêter, préféré dépasser le but que vous vous proposez d'atteindre que de rester en deçà; et d'ailleurs la table des matières dont je fais suivre mon mémoire, vous mettra à même d'en apprécier facilement l'analyse et de faire élaguer, au besoin, tous les détails que vous jugeriez superflu de consigner dans votre compte-rendu de la présente année.

L'ingénieur chargé de la direction des travaux,

DESART.

CARTE

indiquant en kilomètres la distance entre les différentes villes
par le chemin de fer et par les routes ordinaires.

MER DU NORD

HOLLANDE

HOLLANDE

HOLLANDE

PRUSSE

PRUSSE

FRANCE

Flessingue

Breda

Turnhout

Ostende

ANVERS

BRUGES

Aeltre

GAND

Termonde

Malines

Deynze

Welteren

Aerschot

HASSELT

COLOGNE

Alost

Louvain

MAESTRICHT

Audenaerde

BRUXELLES

St Trond

Duren

Courtray

Tirlemont

Tongres

AIX-LA-CHAPELLE

Grammont

Hal

Landen

Mouscron

Wavre

Waremme

Enghien

Tubise

Mont St Jean

St Michel

Ans

Battice

Eupen

LIÉGE

Verviers

Ath

Genappe

LILLE

Braine-le-Comte

Nivelles

Gembloux

Tournay

Leuze

Soignies

Huy

Jurbise

Manage

Nimy

MONS

NAMUR

Charleroy

Quiévrain

Valenciennes

Dinant

LÉGENDE.

Chemins de Fer.

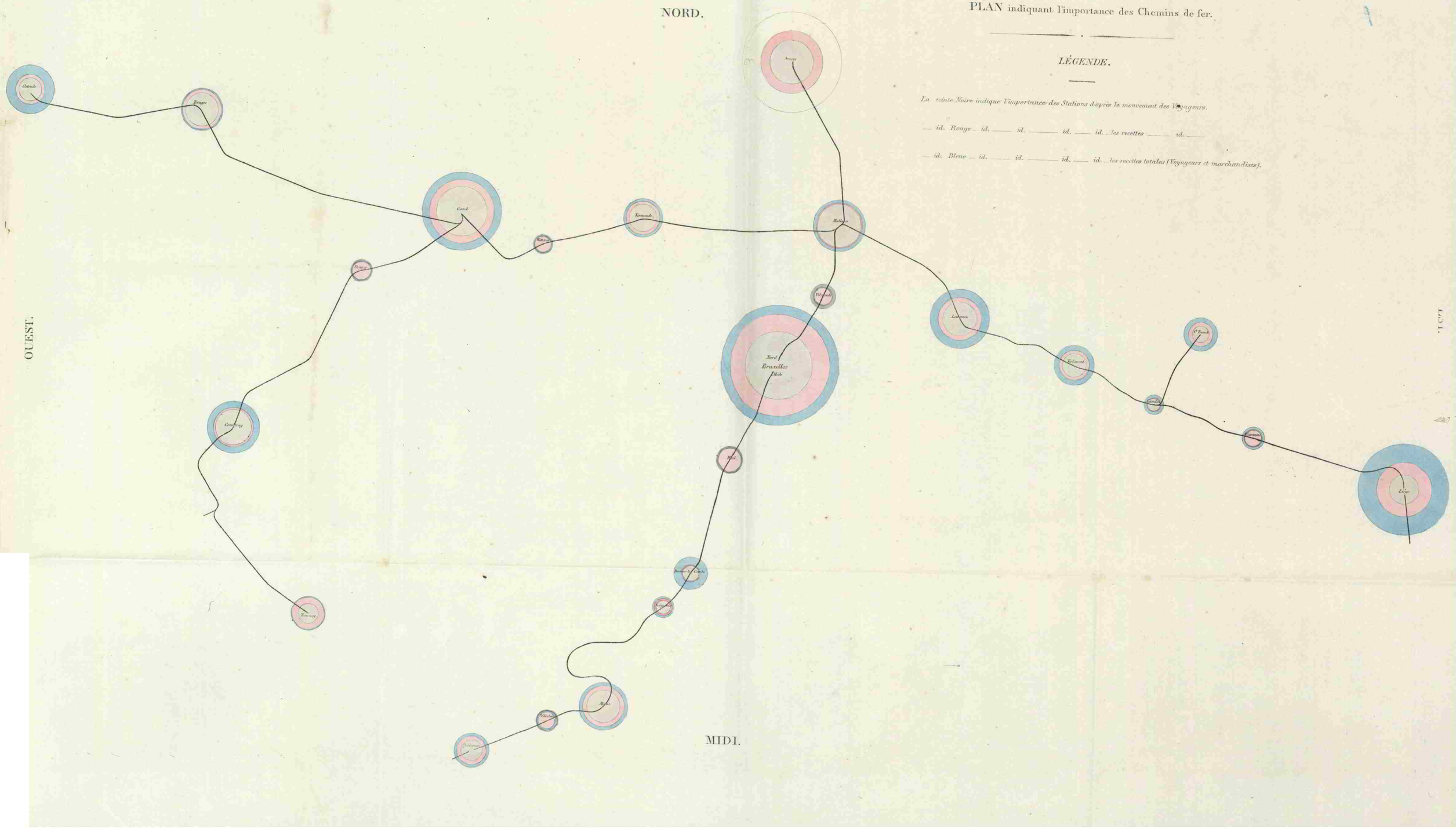
Routes Ordinaires.

Chemins Vicinaux.

Lith. de J. Gillon, place des Barricades N.o 9 à Bruxelles.

NORD.

OUEST.



MIDI.

PLAN indiquant l'importance des Chemins de fer.

LÉGENDE.

La teinte Noire indique l'importance des Stations d'après le mouvement des Voyageurs.

— id. Rouge — id. — id. — id. — id. — les recettes — id. —

— id. Bleue — id. — id. — id. — id. — les recettes totales (Voyageurs et marchandises).

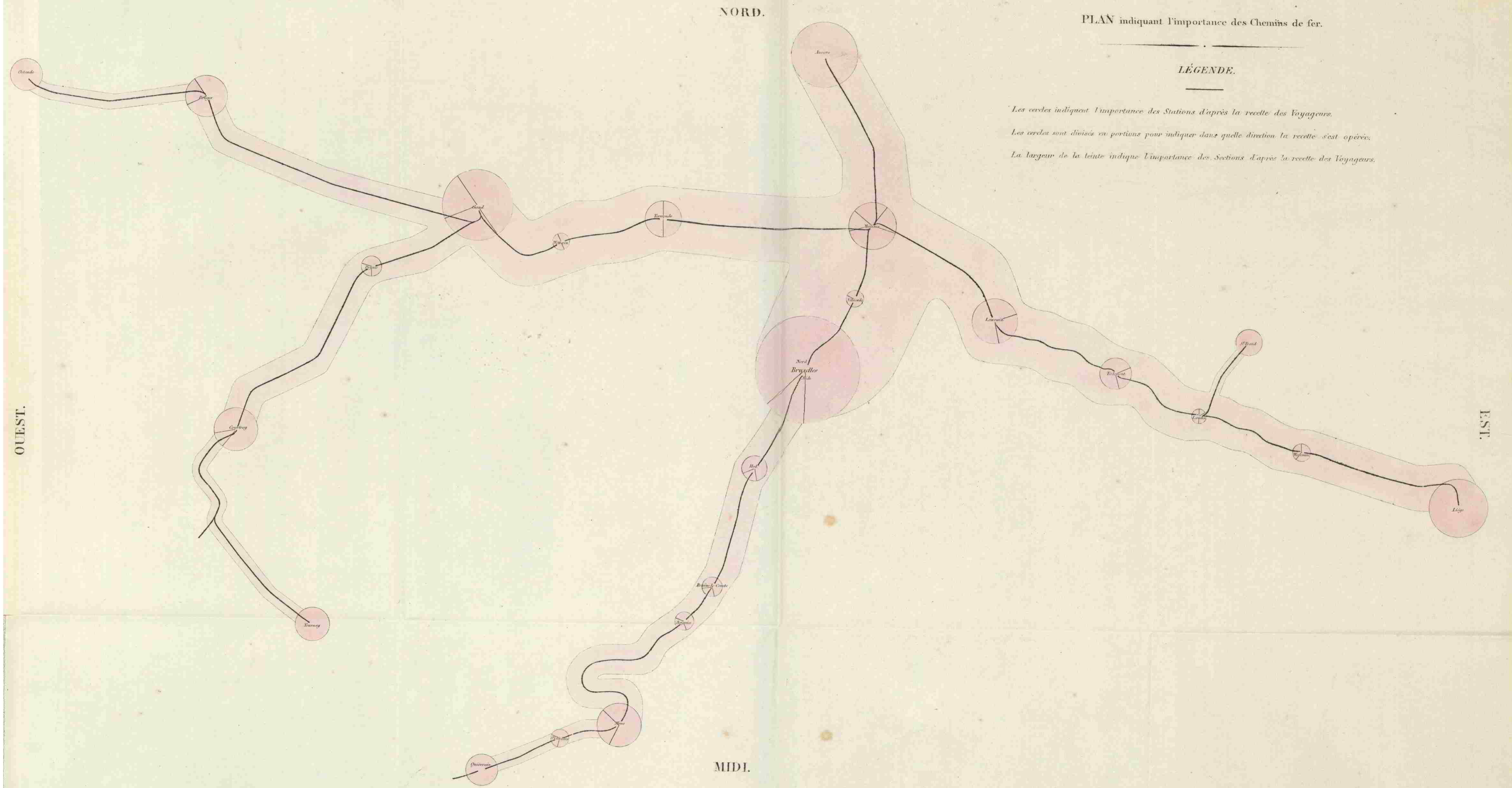
PLAN indiquant l'importance des Chemins de fer.

LÉGENDE.

Les cercles indiquent l'importance des Stations d'après la recette des Voyageurs.

Les cercles sont divisés en portions pour indiquer dans quelle direction la recette s'est opérée.

La largeur de la teinte indique l'importance des Sections d'après la recette des Voyageurs.



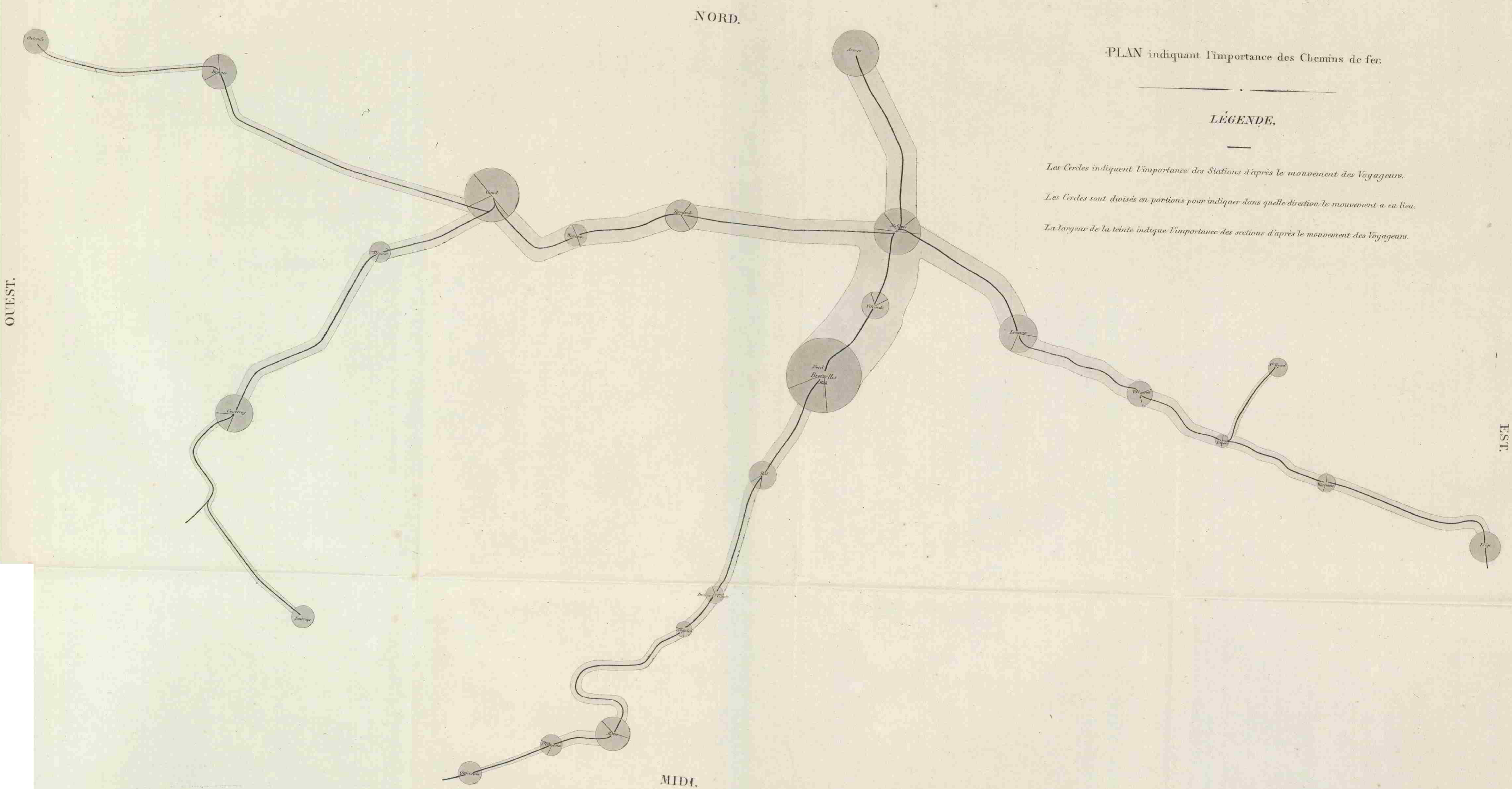
PLAN indiquant l'importance des Chemins de fer.

LÉGENDE.

Les Cercles indiquent l'importance des Stations d'après le mouvement des Voyageurs.

Les Cercles sont divisés en portions pour indiquer dans quelle direction le mouvement a eu lieu.

La largeur de la teinte indique l'importance des sections d'après le mouvement des Voyageurs.



Ligne du Nord. Ligne du Midi. Ligne de l'Ouest. Ligne de l'Est.

Chemins de fer de Belgique.

Tableau Géométrique des distances entre chaque station comptées de milieu en milieu des bureaux de recettes.

Distances supplémentaires non reprises au Tableau général ci-contre.

1º. Du bureau d'Anvers jusqu'à l'Escaut .... 2920 mètres

2º. De la station du Nord (Voyageurs) jusqu'à l'excentrique .... 1958 "

3º. De la station du Midi jusqu'à l'excentrique .... 561 "

4º. Du bureau de Louvain jusqu'au Canal .... 972 "

Tableau des distances mesurées comprises entre les stations de Bruxelles.

Station du Nord Voyageurs	3,865	7,208
	Station du Nord marchandises	3,343
		Station du Midi.

Lith. de J. Cellen à Bruxelles.

TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Pag.

Fonds alloués pour la construction des chemins de fer I
Etendue des chemins de fer décrétés II
Etendue des sections exploitées au 31 décembre 1842 III
Situation du matériel de locomotion au 31 décembre 1842 IV
Capital dépensé pour l'établissement des chemins de fer et nombre de lieues de chemin de fer exploitées pendant l'année ..... 1835. V
Id. id. id. 1836. *Ib.*
Id. id. id. 1837. *Ib.*
Id. id. id. 1838. VI
Id. id. id. 1839. VII
Id. id. id. 1840. *Ib.*
Id. id. id. 1841. VIII
Id. id. id. 1842. IX

CHAPITRE II.

EXPLOITATION.

Tarifs. — Renseignements divers sur les prix et les conditions du transport des voyageurs XI
Id. Id. id. des bagages XIII
Id. Id. id. des fonds et objets de valeur. XV
Id. Id. id. des artic. dits *de messagerie*. XVI
Id. Id. id. des équipages XVIII
Id. Id. id. des chevaux, bétail, etc. .... *Ib.*
Id. Id. id. des marchandises de roulage. XIX
Principaux résultats obtenus par les systèmes de la location de waggons et du transport en détail ... XX
Tarif du 19 juillet 1840 XXI
Résultats de ce tarif ..... *Ib.*
Tarif du 10 avril 1841 XXII
Résultats de ce tarif ..... *Ib.*
Tarif du 22 mars 1842 XXIII
Considérations générales sur le tarif du 22 mars XXV
Résultats de ce tarif XXVI
Camionage des marchandises ..... *Ib.*
Dépenses du coak (prix du coak, du charbon, etc.) XXVIII
Comparaison entre les dépenses d'exploitation des années 1841 et 1842 XXX
Accidents, etc XXXI

CHAPITRE III.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Comparaison des recettes des années 1841 et 1842 XXXIII
Dépenses d'exploitation en 1841 et 1842 XXXVI
Résultats de l'exploitation pendant les années 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841 et 1842 ... XXXVII

*

ANNEXES.

Pag.

I. Relevé général des dépenses du premier établissement du chemin de fer, depuis le 1er mai 1834, jusqu'au 31 décembre 1842.

II. Récapitulation générale (au 1er janvier 1843) des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour l'établissement des chemins de fer, décrétés par les lois des 1er mai 1834 et 26 mai 1837 1

III. Situation des fonds alloués pour la construction des chemins de fer décrétés, au 1er février 1843 5

IV. Etat indiquant la contenance et le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1er février 1843 9

V. Etat indiquant, par exercice, le nombre moyen de lieues de railway exploitées et le nombre de lieues parcourues depuis 1835 jusqu'en 1842 inclusivement 11

VI. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.

VII. Tableau comparatif, par exercice et par bureau, du montant total des recettes de toute nature, effectuées depuis le 5 mai 1835 jusqu'au 31 décembre 1842 13

VIII. Tableau statistique des résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1842, par station, par ligne et par rapport à chaque branche de recettes 17

IX. Tableau du mouvement des voyageurs, par station, pendant l'année 1842 21

X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8. Tableaux indiquant, par exercice et par mois, le mouvement des voyageurs et le montant des recettes par classe de voiture, ainsi que le produit des bagages, marchandises, etc., depuis le 5 mai 1835, jusqu'au 31 décembre 1842 25-56

XI. Tableau comparatif des produits, basé uniquement sur le service des voyageurs et des bagages 57

XII. Etat récapitulatif, par station, du mouvement des bagages et marchandises, ainsi que du montant des recettes effectuées de ce chef, pendant l'année 1841 61

XIII. Etat récapitulatif, par station, du transport des bagages et marchandises pendant l'année 1842.

XIV. Etat récapitulatif, par mois, du transport des bagages et marchandises, pendant l'année 1842.

XV1, XV2, XV3, XV4, XV5, XV6, XV7, XV8, XV9, XV10, XV11, XV12. Tableaux statistiques indiquant, par station de départ et par station d'arrivée, le mouvement des voyageurs et des marchandises, ainsi que le montant des recettes, pendant l'année 1842 65-107

XVI. Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1841 109

XVII. Relevé général des dépenses d'exploitation du chemin de fer, pendant l'année 1842 111

XVIII Etat des sommes payées mensuellement aux entrepreneurs, pour le service du camionage dans les diverses stations, depuis le mois d'août 1840 jusqu'au 1er janvier 1843 113

XIX. Etat de la fabrication du coak, pendant l'année 1842 117

XX1, XX2, XX3, XX4. Tableaux statistiques de la consommation du coak, pendant les années 1840, 1841 et 1842 121-127

XXI. Tableau de l'importance des convois, pendant l'année 1842 128

XXII. Règlement sur le service de la fabrication du coak 129

XXIII. Règlement pour la comptabilité du coak destiné à l'alimentation des locomotives 145

XXIV. Arrêté ministériel du 21 avril 1842. — Tarifs 158

XXV. Arrêté ministériel du 25 octobre 1842. — Tarifs 159

XXVI. Arrêté ministériel du 14 avril 1843. — Tarifs 161

XXVII. Etat comparatif du matériel en locomotives et en voitures, pendant 1842 169

XXVIII. Etat du service des locomotives depuis le 1er mai 1835, jusqu'au 31 décembre 1842 173

XXIX. Relevé des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis le principe de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1842 185

XXX. Tableau des prix du camionage, résultant de l'adjudication du 7 avril 1841 192

XXXI. Tableaux des contrats pour le camionage et le factage des marchandises, passés depuis la mise en vigueur des tarifs du 22 mars 1842 193

XXXII. Soumission pour le factage et le camionage des marchandises 194

XXXIII. Tableau des prix de transport des marchandises par routes ordinaires et par eau 197

XXXIV. Tableau indiquant les prix auxquels le Département de la Guerre a adjugé, depuis l'année 1832 jusqu'à 1842, le service des transports militaires par terre et par eau, ainsi que les quantités transportées et les sommes payées annuellement 201

Pag.

XXXV. Projet de loi relatif aux moyens publics de transport par terre et par eau et à la poste aux chevaux..... 203

XXXVI. Règlement pour le contrôle du timbre et le magasin des imprimés..... 205

XXXVII. Arrêté royal du 8 avril 1843, organisant le personnel de l'administration des chemins de fer en exploitation..... 209

XXXVIII. Loi relative à la police des chemins de fer..... 217

XXXIX Ordre de service autorisant les voitures de place et omnibus à se placer à l'intérieur des stations..... 220

XL Relevé statistique des constructions élevées aux abords des sections et des stations des chemins de fer en exploitation, au 1er avril 1843..... 221

XLI. Quatrième rapport de la commission des tarifs..... 225

XLII. Historique de la rédaction des projets et de l'exécution des travaux du chemin de fer de Gand vers Lille et Tournay..... 241

XLIII. Tableau géométrique des distances entre chaque station comptées de milieu en milieu des bureaux de recettes.

FIN DE LA TABLE.