

(1)

(N° 177.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION 1851 — 1852.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1851.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,
IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE,

RUE DE LOUVAIN.

1852

(17)

Messieurs,

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

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1851.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

Allocations et dépenses.

Le montant des dépenses de premier établissement du chemin de fer s'est élevé, depuis le 31 décembre 1850 jusqu'au 31 décembre 1851, à la somme de fr.

391,799 41

Cette somme a été répartie ainsi qu'il suit :

Pour la route proprement dite fr.

108,746 58

Pour les bâtiments et dépendances

212,067 97

Pour le matériel des transports

70,570 91

Pour les dépenses générales

413 95

Total égal fr.

391,799 41

En ajoutant à cette somme celle de
que j'ai renseignée dans le précédent Compte-rendu pour la
dépense effectuée au 31 décembre 1850, on trouve que la

167,353,412 69

dépense totale s'élevait au 31 décembre 1851 à fr.

167,725,212 10

Le tableau annexé sous le n° I fait voir que cette somme a été employée de la manière suivante :

| | |
|--|-----------------------|
| Pour la route proprement dite jusqu'à concurrence de fr. | 124,584,309 75 |
| Pour les bâtiments et dépendances | 14,110,756 18 |
| Pour les dépenses générales | 5,158,983 95 |
| Pour le matériel des transports | 23,871,162 22 |
| Total égal à la somme renseignée ci-dessus . . . fr. | <u>167,725,212 10</u> |

| | |
|--|-----------------------|
| La loi du 4 juin 1850 a alloué, en outre, les fonds nécessaires pour payer aux sieurs Legrand et Duez une somme de | 78,933 44 |
| en exécution d'une transaction conclue au sujet d'une emprise de terrain, ce qui porte la dépense totale effectuée au 31 décembre 1851 à fr. | <u>167,804,145 54</u> |

bien que la somme précitée de fr. 78,933-44 ait été mise par la loi à la charge du budget de l'exercice 1850.

| | |
|--|-----------------------|
| D'un autre côté, les fonds alloués pour la construction du chemin de fer, et renseignés à l'annexe n° XXIII, s'élevaient, sommes effectives, à fr. | 169,242,638 13 |
| Ajoutant à ces sommes celle de | 78,933 44 |
| indiquée plus haut, et celle de | 1,500,000 00 |
| accordée par la loi du 20 décembre 1851 pour le doublement des voies et l'augmentation du matériel jusqu'à concurrence d'un million de francs, ainsi que pour la construction de l'embranchement de la ville de Lierre, le montant total des allocations s'élève à fr. | <u>170,821,568 57</u> |
| La dépense indiquée plus haut étant de | 167,804,145 54 |
| cette dépense présente avec les allocations une différence de fr. | <u>3,017,423 03</u> |

différence qui se décompose ainsi qu'il suit :

| | |
|--|---------------------|
| 1° Somme prélevée sur les fonds affectés à la construction et employée à d'autres usages dont le détail est donné à l'annexe n° I. | 715,029 08 |
| 2° Fonds restant disponibles, savoir : | |
| Sur les crédits ouverts à la régie | 20,495 19 |
| Sur le montant des allocations accordées par les lois des 13 avril 1843, 21 avril et 24 mai 1848, ainsi que par la loi du 20 décembre 1851 | 2,285,824 05 |
| 3° Somme non renseignée en dépense | 74 71 |
| Total égal à la différence ci-dessus . . . fr. | <u>3,017,423 03</u> |

La somme de fr. 167,804,145-54, dépensée au 1^{er} janvier 1852, a été employée à la construction de la route proprement dite, des stations et dépendances jusqu'à concurrence de fr. 141,536,188 91
y compris les dépenses générales de personnel et frais de bureau ; et jusqu'à concurrence de 26,267,956 63
pour l'outillage et le matériel roulant.

Or, la longueur des lignes construites par l'État étant de 556 kilomètres, il s'en suit que la dépense s'est élevée :

| | |
|---|-------------------|
| Pour la route et les stations, par kilomètre, à fr. | 254,561 49 |
| Pour l'outillage et le matériel | 47,244 53 |
| Et toutes dépenses comprises à fr. | <u>301,806 02</u> |

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses.

Les dépenses effectuées pour l'exploitation du chemin de fer pendant l'exercice 1851, sont renseignées dans le tableau suivant :

| Articles du BUDGET. | NATURE DE LA DÉPENSE. | MONTANT DE LA DÉPENSE. |
|--------------------------------|--|------------------------------|
| Personnel. | | |
| 54 | Traitements et indemnités. | 1,124,239 |
| 55 | Primes aux fonctionnaires et employés. | 140,000 |
| TOTAL Fr. | | 1,264,239 |
| Salaires. | | |
| 56 | Service général. — Direction | 17,500 |
| 57 | Entretien, surveillance et police de la route. | 1,120,000 |
| 58 | Locomotion et entretien du matériel. | 1,497,130 |
| 59 | <i>Litt. A.</i> Transports et perception | 729,500 |
| | <i>Litt. B.</i> Primes pour économie de coke et régularité | 43,200 |
| TOTAL Fr. | | 3,407,330 |
| Travaux et fournitures. | | |
| 60 | Fournitures de bureau. | 170,444 |
| 61 | Entretien et améliorations des routes, etc. | 684,000 |
| A reporter. | | 854,444 |

| Articles du BUDGET. | NATURE DE LA DÉPENSE. | MONTANT DE LA DÉPENSE. |
|---------------------------|---|------------------------------|
| | Report. | 854,444 |
| 62 | Renouvellement des billes et fers de la voie. | 804,000 |
| 63 | Approvisionnement, combustible, etc. | 2,052,000 |
| 64 | Renouvellement du matériel. | 300,000 |
| 65 | Camionage, pertes et avaries, etc. | 253,000 |
| | TOTAL Fr. | 4,263,444 |
| | Télégraphes. | |
| 69 | Traitements et salaires du personnel. | 44,000 |
| 70 | Entretien | 9,000 |
| | TOTAL Fr. | 53,000 |
| | Régie. | |
| 71 | Personnel. | 36,500 |
| 72 | Matériel. | 3,500 |
| | TOTAL Fr. | 40,000 |
| | Récapitulation. | |
| | Personnel. | 1,264,239 |
| | Salaires | 3,407,320 |
| | Travaux et fournitures. | 4,263,444 |
| | Télégraphes. | 53,000 |
| | Régie. | 40,000 |
| | TOTAL Fr. | 9,028,013 |

Ce tableau fait voir que la dépense d'exploitation, y compris celle relative au télégraphe électrique, a été, en 1851, de fr. 9,028,013 »

Cette dépense avait été, en 1850, de 9,239,997 11

Ce qui donne une différence de fr. 211,984 11

en faveur de l'exercice 1851.

Mais pour rendre ces chiffres rationnellement comparables, il conviendrait de déduire des dépenses d'exploitation en 1850, la somme employée à réparer les désastres occasionnés par les inondations des mois de février et d'août, soit fr. 718,577-59, et de déduire également des dépenses d'exploitation en 1851, un crédit de 295,000 francs voté à charge du budget de ce dernier exercice, pour satisfaire aux charges résultant des mêmes inondations.

Ces chiffres ainsi rectifiés représenteront la dépense réelle de l'exploitation proprement dite et deviennent :

| | | |
|--|-----|----------------|
| Pour 1850 | fr. | 8,521,419 52 |
| Pour 1851 | | 8,733,013 » |
| En sorte que la différence se trouve être de | | fr. 211,593 48 |

en augmentation pour l'exercice 1851.

Cette augmentation de dépenses est presque insignifiante en raison de l'accroissement des recettes qui se sont élevées, ainsi qu'on le verra plus loin, à près d'un million de francs au-dessus des recettes faites en 1850.

Au surplus, si l'on veut comparer les recettes aux dépenses depuis la reprise des affaires, c'est-à-dire depuis 1849, et cela sans tenir compte des circonstances extraordinaires mentionnées plus haut et des dépenses anormales qui en ont été la suite en 1850 et 1851, on formera le tableau ci-dessous.

| EXERCICES COMPARÉS. | RECETTES. | DÉPENSES. |
|------------------------|---------------|--------------|
| 1849 | 12,925,920 91 | 8,156,312 92 |
| 1850 | 14,847,540 53 | 9,239,997 11 |
| 1851 | 15,968,804 91 | 9,028,013 » |

Tableau qui fait voir que les dépenses d'exploitation, comparativement aux recettes, ont été constamment en décroissant depuis l'exercice 1849.

Si on considère seulement la dépense brute, on remarquera que cette dépense a été plus élevée de fr. 871,700-08 en 1851 qu'en 1849. Mais cette augmentation n'est pas de 10 p. %, tandis que la recette s'est accrue de près de 25 p. %, ce qui démontre que les frais d'exploitation ne croissent pas proportionnellement au mouvement de la voie ferrée, et conséquemment que la dépense nécessaire pour le service de cette voie dans une situation normale ne sera pas sensiblement altérée par un accroissement de trafic.

BILLES ET RAILS.

L'administration du chemin de fer a dû faire enlever des voies, en 1851, un nombre de 48,424 billes détériorées, qui ont été remplacées par 44,050 billes neuves. (Annexe n° II.)

La cause de la différence entre le nombre de billes enlevées et celles employées à les remplacer a déjà été expliquée dans le Compte-rendu de l'exercice précédent. Cette différence provient de l'emploi de rails à double bourrelet dont les portées sont plus longues que celles des anciens rails, en sorte qu'ils permettent un plus grand écartement des billes.

Le prix des billes a varié, en 1851, de fr. 3-45 à fr. 4-10 et le prix moyen a été de fr. 3-75. (Annexe n° III.)

Ce dernier prix présente une réduction sensible sur celui payé en 1850, lequel avait été de fr. 4-18.

J'ai dit, à l'occasion du dernier exercice, qu'il résultait du rapport d'une commission d'ingénieurs instituée à l'effet de visiter les billes préparées par différents procédés, que plusieurs de ces procédés pouvaient déjà alors être considérés comme complètement inefficaces, et qu'on ne pouvait encore être fixé sur les avantages à retirer du procédé Boucherie qui paraissait néanmoins le meilleur. J'ai cru devoir tenter un essai consistant à remplacer le bois par des traverses en fonte. En conséquence j'ai fait adjuger, le 27 décembre 1851, la fourniture de 5,000 traverses de l'espèce pour l'exercice 1852. Je ferai suivre attentivement cet essai sous le double point de vue de l'économie et de la solidité des voies.

L'entretien a nécessité l'emploi de 101,483 mètres courants de rails neufs en 1852. (Annexe n° IV.)

Ces rails ont été fabriqués d'après le modèle dit à double bourrelet et pèsent 34 kilogrammes le mètre courant. Près de 850,000 mètres de rails de l'espèce se trouvaient substitués dans les voies aux rails de l'ancien modèle ondulé dont le poids était seulement de 17 à 22 kilogrammes, et aux rails parallèles qui ne pesaient que de 25 à 27 kilogrammes.

L'importance totale des voies en mètres courants de rails était de 2,442,000 au 1^{er} janvier 1852, en sorte que les rails forts de 34 kilogrammes formaient un peu plus du tiers de ce développement.

Le tableau suivant indique le nombre de billes et de rails placés dans les voies pour le service de l'entretien pendant les années 1849, 1850 et 1851.

| PÉRIODES COMPARÉES. | BILLES. | RAILS. |
|------------------------|---------|------------|
| 1849 | 85,733 | 113,786.19 |
| 1850 | 72,118 | 109,777.88 |
| 1851 | 44,050 | 101,483.37 |

Les dépenses pour achat de billes et de fer se sont élevées :

| | |
|---------------------|-------------|
| En 1849 à | fr. 881,000 |
| En 1850 à | 866,000 |
| En 1851 à | 783,000 |

CHARBON ET COKE.

L'annexe n° V enseigne la quantité et le prix de la houille consommée en 1851.

La houille en roche employée pour le service de l'arsenal a coûté 2,175 francs pour un volume de 145 mètres cubes, soit en moyenne 15 francs par mètre cube.

Le charbon à l'usage des forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes des plans inclinés, etc., a été payé moyennement fr. 7-26 par mètre cube, ce qui, pour une consommation de 8,407 mètres cubes environ, a donné lieu à une dépense de fr. 61,044-90.

En ce qui concerne le coke, j'ai déjà dit ⁽¹⁾ que, pour reconnaître les avantages relatifs de la fabrication du coke par l'État et de la fourniture de ce combustible par l'industrie privée, j'avais fait procéder à une adjudication publique du charbon et du coke tout fabriqué, et qu'en ajoutant au prix de la houille les frais de fabrication, il avait été constaté qu'aucun des deux modes d'approvisionnement ne pouvait être préféré d'une manière absolue, attendu que s'il a été constaté que, pour certains lots, l'administration avait intérêt à fabriquer elle-même, eu égard aux prix soumissionnés pour la fourniture du charbon, il a été reconnu, en même temps, que, pour d'autres lots, il lui était avantageux de traiter avec les fournisseurs de coke fabriqué, soit dans les fours de l'État, soit dans des fours particuliers.

Ensuite de ces données d'expérience, l'administration ne s'est réservé qu'un seul lot et en a abandonné vingt et un à l'industrie privée. Le coke nécessaire au lot réservé a été fabriqué dans les fours de Hal. On voit, par l'annexe n° VI, qu'il n'a coûté que fr. 15-46 environ par mille kilogrammes, déduction faite de la valeur du même coke et des cendres estimée respectivement à fr. 0-40 et à fr. 0-10 l'hectolitre.

La quantité de coke fournie par les fours de Hal s'est élevée à 3,170,790 kilogrammes et la dépense de ce chef à fr. 50,179-99, qui se décompose ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|-----|-------------------|
| Frais d'acquisition du charbon | fr. | 45,342 59 |
| Transport, main-d'œuvre, réparations d'outils et des fours. | | 6,837 60 |
| | | <u> </u> |
| Total égal. | fr. | <u>50,179 99</u> |

L'annexe n° VII fait voir que 45,424,552 kilogrammes de coke ont été fournis par l'industrie privée, ce qui a donné lieu à une dépense de fr. 748,061-36, en sorte que le prix moyen des fournitures de l'espèce a été de . . . fr. 17 27 les mille kilogrammes.

| | | |
|---|-----|-------------|
| En 1850, le prix moyen du coke avait été de | fr. | 15 82 |
| en sorte que le prix a été majoré de | | <u>1 45</u> |

(1) Compte-rendu des opérations en 1850, pag. ix.

par mille kilogrammes en 1851 ; ce qui provient d'une augmentation dans le prix du charbon.

Ainsi que l'indique l'annexe n° VIII, on a consommé en 1851, en total, 48,769,980 kilogrammes de coke. Les locomotives ont parcouru 959,837 lieues et le nombre de voitures chargées transportées à une lieue a été de 10,592,757. D'où il résulte que la dépense du coke s'est réduite savoir :

| | | |
|--|------|-------|
| Par lieue parcourue, tout compris | kil. | 51.89 |
| Par voiture chargée transportée à une lieue. | | 4.60 |

tandis qu'en 1850, la consommation renseignée à l'annexe n° IX du compte-rendu des opérations de cet exercice, a été, savoir :

| | | |
|--|------|-------|
| Par lieue parcourue. | kil. | 54.88 |
| Par voiture chargée transportée à une lieue. | | 4.91 |

Soit donc une économie réalisée, en 1851, de 2^{kil.},99 de coke par lieue parcourue et de 0^{kil.},91 par voiture chargée transportée à une lieue.

Ce résultat est d'autant plus important à constater, que l'achat du coke forme une des dépenses les plus fortes de l'exploitation. Le prix de ce combustible a absorbé en effet, en 1851, près d'un dixième des fonds alloués par le budget de cet exercice, et l'on conçoit dès lors combien l'on doit s'attacher à en réduire la consommation.

C'est dans ce but que l'administration, a institué des primes allouées aux chefs d'ateliers et machinistes, lorsque la consommation de coke n'atteint pas un chiffre déterminé d'avance, et calculé aussi rigoureusement qu'il est possible de le faire en se basant sur les données de l'expérience.

D'après l'annexe n° IX les primes de l'espèce se sont élevées, en 1851, à fr. 18,972-87.

La base de ces primes étant de 25 centimes par hectolitre de coke économisé, la somme ci-dessus indique qu'il a été consommé environ 75,000 hectolitres en moins que les quantités allouées pour l'allumage, le stationnement, le parcours des locomotives et la traction des convois.

Le poids d'un hectolitre de coke étant approximativement de 55 kilogrammes, il s'ensuit que les 75,000 hectolitres renseignés plus haut, soit 2,625,000 kilogrammes, représentent en argent une économie d'environ 45,000 francs, le coke revenant, ainsi qu'on vient de le voir, à fr. 17-27 les 1,000 kilogrammes.

L'annexe mentionnée ci-dessus donne la dépense effectuée pour les primes de régularité de marche des convois. Cette dépense, faite dans l'intérêt du service des transports, s'est élevée en 1851 à fr. 24,491-26 et a été faite, savoir : au profit des chefs d'atelier et machinistes, jusqu'à concurrence de fr. 12,583-23, et au profit des chefs-gardes et garde-convois, jusqu'à concurrence de fr. 9,908-03.

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

La situation du matériel des transports au 1^{er} janvier 1852, comparée à la même situation au 1^{er} janvier 1851, est renseignée dans le tableau suivant :

| | NOMBRE | | DIFFÉRENCE AU 1 ^{er} JANVIER 1852. | |
|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|-----------|
| | AU 1 ^{er} JANVIER 1851. | AU 1 ^{er} JANVIER 1852. | EN PLUS. | EN MOINS. |
| Locomotives | 170 | 171 | 1 | » |
| Tenders | 178 | 178 | » | » |
| Voitures pour la poste | 22 | 28 | 6 | » |
| Voitures pour voyageurs | 1,022 | 1,045 | 23 | » |
| Voitures cellulaires. | 6 | 8 | 2 | » |
| Waggon à marchandises | 3,344 | 3,434 | 90 | » |
| Waggon de service | 340 | 329 | » | 10 |

(Annexe n° X.)

Ainsi, sauf en ce qui concerne le nombre des waggon de service pour l'administration qui a été légèrement réduit, le matériel en général a été augmenté pendant l'exercice 1851. Il est à remarquer que le nombre des tenders dépasse encore celui des locomotives et que, pour cette raison, il n'y a pas eu de motifs pour en faire construire de nouveaux.

Le tableau ci-dessous donne la situation du matériel de l'État au 1^{er} janvier 1852, comparé au matériel roulant de la Compagnie du chemin du Nord au 1^{er} janvier 1851, en y comprenant les locomotives et voitures en construction.

| | MATÉRIEL | | DIFFÉRENCE EN FAVEUR | |
|--|-----------|--------|----------------------|------------------|
| | FRANÇAIS. | BELGE. | DE L'ÉTAT. | DE LA COMPAGNIE. |
| Locomotives | 206 | 171 | » | 34 |
| Voitures à voyageurs | 518 | 1,045 | 527 | » |
| Fourgons, trucks, écuries, waggon à marchandises et à sables | 2,745 | 3,693 | 948 | » |

La Compagnie du chemin de fer du Nord possède donc 34 locomotives de plus que l'administration belge : mais elle a en moins 527 voitures à voyageurs et 948 waggon à marchandises ou destinés à d'autres usages.

Cette comparaison démontre que le chemin de fer de l'État possède un matériel roulant plus considérable que celui de la Compagnie du chemin de fer du Nord, locomotives exceptées, pour un développement de lignes à peu près égal, ce qui confirme l'assertion, rappelée différentes fois, que les lignes belges, par leur grand nombre de haltes ou stations, par des transports considérables mais subdivisés et à de petites distances, sont d'une exploitation plus difficile et plus coûteuse que des lignes possédant de grands centres de mouvement et effectuant des transports complets à de grandes distances.

Le parcours du matériel de l'État en 1851 est indiqué ci-après :

Le nombre de lieues parcourues par les convois de voyageurs s'est élevé, savoir :

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Convois ordinaires | 416,637 lieues. |
| Convois spéciaux | 5,858 id. |
| Total | <u>422,495 id.</u> |

Le nombre de lieues parcourues par les locomotives remorquant ces convois est :

| | |
|--------------------------------------|--------------------|
| Pour les convois ordinaires. | 438,366 lieues. |
| Pour les convois spéciaux | 6,633 id. |
| Total | <u>441,999 id.</u> |

Il en résulte que les convois attelés de *deux locomotives* ont effectué un parcours de 19,504 lieues.

La composition moyenne de ces convois a été de $8 \frac{4}{10}$ voitures pour les convois réguliers et de 13 voitures pour les convois spéciaux, soit en moyenne de $8 \frac{5}{10}$ voitures.

Le nombre de lieues parcourues par les convois de marchandises s'est élevé, savoir :

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Convois ordinaires | 300,308 lieues. |
| Convois spéciaux | 35,526 id. |
| Total | <u>335,634 id.</u> |

Le nombre de lieues parcourues par les locomotives remorquant ces convois est :

| | |
|--------------------------------------|--------------------|
| Pour les convois ordinaires. | 322,917 lieues. |
| Pour les convois spéciaux | 36,607 id. |
| Total | <u>359,524 id.</u> |

Il en résulte que les convois de marchandises attelés de *deux locomotives*, ont fait un parcours de 23,890 lieues.

La composition moyenne desdits convois a été de $20 \frac{7}{10}$ voitures pour le service régulier et de $17 \frac{2}{10}$ voitures pour les trains spéciaux, soit en moyenne de $20 \frac{4}{10}$ voitures.

Le nombre total de locomotives-lieues ayant été de 939,837, il en résulte que les locomotives affectées au service de la poulie aux plans inclinés, au service des stations et des différents embranchements, ainsi que celles retournant à vide, ont effectué un parcours total de 138,314 lieues.

APPROVISIONNEMENTS.

| | |
|--|------------------|
| Les objets approvisionnés au magasin central de Malines représentaient, au 1 ^{er} janvier 1852, une valeur de fr. | 1,593,781 86 |
| Cette valeur était, au 1 ^{er} janvier 1851, de | 1,657,645 17 |
| Différence, en moins, en 1852 fr. | <u>63,863 31</u> |

D'où il suit, que la valeur des approvisionnements dont il s'agit se trouvait, au 1^{er} janvier 1852, de fr. 63,863-31 au-dessous de l'évaluation de ces approvisionnements au 1^{er} janvier 1851.

La valeur annuelle des sorties est moyennement de 2,400,000 francs. Le magasin se renouvelle donc une fois et demie par an.

Il va de soi que les bois, les pièces de rechange et les objets spéciaux ou d'une fabrication lente ou difficile doivent former un fonds de dépôt, et qu'il serait compromettant pour l'administration d'attendre, pour les commandes, que le service fût arrêté.

On s'efforce toutefois, en multipliant les époques de livraison, de n'avoir en magasin que ce que commande une bonne gestion, alors qu'on ne veut pas être exposé à passer des marchés d'urgence et de la main à la main. C'est ce que l'absence d'approvisionnement rendrait inévitable au grand détriment du trésor, de l'exploitation et de la sécurité publique.

Les approvisionnements en général se font sur les demandes des chefs de service, qui justifient de leur nécessité par les consommations journalières.

Ces demandes sont examinées à l'administration où l'on compare les différentes propositions avec le travail effectué sur les différentes lignes.

C'est à la suite de cet examen que les adjudications publiques ont lieu.

Les réceptions se font régulièrement, chaque jeudi, par une commission composée de cinq membres, en présence de tous les fournisseurs.

Cette commission a, en outre, pour mission de visiter, au moins une fois par trimestre, le magasin central et de s'assurer si le classement y est convenablement opéré; de signaler les objets dont la consommation n'est pas en rapport avec l'approvisionnement; de désigner les objets provenant des lignes ou des stations et rentrés au magasin, qui ne sont plus susceptibles d'être remployés et qui, par suite, doivent être livrés au remaniage ou vendus par le domaine.

Enfin, le conservateur du matériel a reçu, récemment encore, ordre de signaler, à des époques régulières, les objets d'un usage restreint, afin de réduire la valeur de l'approvisionnement au strict nécessaire.

§ 2.

Tarifs. — Marchandises.

Il n'a été apporté aucune modification essentielle aux tarifs des marchandises, des finances, des équipages et des animaux pendant l'exercice 1851.

Cependant, j'ai pris une mesure qui m'a paru nécessaire pour augmenter l'emploi utile du matériel servant au transport des marchandises. Cette mesure consiste à assurer chaque jour, à tout expéditeur qui en ferait la demande, un ou plusieurs waggons restant à sa disposition pendant une période de sept jours au moins. L'administration perçoit pour chaque waggon une somme de 5 francs par jour et, en outre, les frais de traction portés à fr. 1-50 par lieue, y compris le retour à vide, la charge étant fixée à 5,000 kilogrammes. Les conditions de ce mode de transport sont renseignées dans l'annexe n° XI.

VOYAGEURS.

L'ancien tarif des voyageurs a été supprimé et remplacé par un nouveau tarif établi d'après les bases fixées par la loi du 12 avril 1851, et mis en vigueur à partir du 1^{er} juin suivant.

L'art. 14 de cette loi imposant au Gouvernement l'obligation de présenter aux Chambres un rapport sur les résultats obtenus après l'expiration d'une année entière de l'application du prédit tarif, j'ai institué, par arrêté du 26 juin dernier, une commission spéciale chargée de constater ces résultats. Le travail de cette commission sera soumis à la Législature.

§ 3.

Transports et recettes.

Les états récapitulatifs ci-annexés sous les nos XII et XIII renseignent l'importance, par mois, du mouvement et des recettes des transports en général pendant l'exercice 1851. Les deux états récapitulatifs suivants, nos XIV et XV, donnent également l'importance du mouvement et des recettes en général ; mais ce renseignement, au lieu d'être donné par mois, est indiqué par stations, en sorte qu'on peut apprécier celles d'entre elles qui présentent le mouvement et le produit les plus considérables.

Le tableau annexé sous le n° XVI comprend un relevé des recettes mensuelles, par exercice et par nature de transports, à partir de la mise en exploitation du chemin de fer. Il fait voir l'accroissement progressif des diverses branches de revenus au fur et à mesure de l'avancement des lignes livrées successivement à l'exploitation, ainsi que celles de ces branches dont le produit a présenté le développement le plus rapide depuis l'achèvement complet du chemin de fer. L'annexe n° XVII comprend le détail des recettes figurant comme recettes extraordinaires dans les annexes nos XIII et XV.

Les résultats de ces divers tableaux doivent faire chacun l'objet d'un examen spécial.

VOYAGEURS.

Le nombre de voyageurs transportés, en 1851, est repris ci-après (annexe n° XVIII) :

| | | | |
|---|---------------------------|----------------------------------|-----------|
| Voyageurs civils | { | 1 ^{re} classe | 429,462 |
| | | 2 ^e id. | 1,090,764 |
| | | 5 ^e id. | 2,725,999 |
| Id. | militaires | 67,828 | |
| Id. | extraordinaires | 41,703 | |
| Et en total | | 4,355,756 | |
| En 1850 le nombre des voyageurs avait été | | 4,188,614 | |
| d'où une différence de | | 167,142 | |

en faveur de l'exercice 1851, différence à laquelle la 1^{re} classe participe pour une augmentation de 28,935 voyageurs, la 2^e classe pour 162,079, la 3^e classe pour une réduction de 48,649; enfin les voyageurs militaires et extraordinaires ensemble pour une augmentation de 24,777.

D'autre part, les voyageurs ont produit, savoir (annexe n° XIX) :

| | | | |
|-------------------------------|---|--|------------------|
| Voyageurs civils. | { | 1 ^{re} classe | fr. 2,290,022 19 |
| | | 2 ^e id. | 2,728,752 80 |
| | | 3 ^e id. | 2,761,809 54 |
| Id. militaires | | 112,515 22 | |
| Id. extraordinaires | | 148,968 86 | |
| | | Ou en total. | fr. 8,041,866 41 |
| | | La recette du même chef s'était élevée en 1850 à | fr. 7,128,209 46 |
| | | Ce qui donne une augmentation de | fr. 915,656 95 |
| | | Soit 13 p. % environ en faveur de l'exercice 1851. | |

La différence de fr. 915,656-95 se répartit de la manière suivante :

| | | | |
|-------------------------------|---|---------------------------------|----------------|
| Voyageurs civils. | { | 1 ^{re} classe. | fr. 408,516 82 |
| | | 2 ^e id. | 404,507 24 |
| | | 3 ^e id. | 16,645 44 |
| Id. militaires | | 35,291 68 | |
| Id. extraordinaires | | 48,697 77 | |
| | | Total égal. | fr. 915,656 95 |

En rendant compte des résultats du service des voyageurs, je crois devoir présenter quelques observations relatives à la suppression des transports gratuits.

Autrefois, les individus dont l'indigence était constatée obtenaient des chefs de stations appelés à juger du bien fondé de leurs demandes, et même directement du Département des Travaux Publics, des permis de circulation pour se rendre dans une localité où ils pouvaient espérer de se procurer du travail. Les ouvriers jouissaient de la même faveur lorsqu'il s'agissait de les transporter sur un point du pays où s'effectuaient de grands travaux; c'est ainsi que les terrassiers des Flandres purent prendre part à la construction du canal de Liège à Maestricht et échapper pour un temps au paupérisme qui, à cette époque, sévissait sur ces deux provinces.

D'un autre côté, les indigents atteints d'ophtalmie militaire, dirigés sur un des instituts créés pour traiter cette maladie, y étaient conduits gratuitement sur la production de certains documents exigés pour éviter la fraude, et délivrés par les autorités compétentes; enfin, il arrivait aussi que le Département des Travaux Publics accordait le transport gratuit dans des cas réservés à l'appréciation du Ministre, lorsqu'il s'agissait par exemple de parents pauvres allant visiter une fois

leurs enfants admis, soit à l'école de Lierre soit à l'institut de Messines, ou bien encore de personnes qui, sans pouvoir être classées parmi les indigents, se trouvaient cependant dans une pauvreté réelle.

La gratuité accordée pour de pareils transports ne constituait pas un abus et ne pouvait causer aucun préjudice au trésor, puisque les individus admis à en jouir n'auraient pu payer le prix de leurs places. Elle rendait d'ailleurs populaire la grande voie de communication créée par l'État, et, en permettant l'accès de cette voie à quelques individus de la classe inférieure de la société, classe pour laquelle le chemin de fer paraissait plutôt une cause d'étonnement qu'un objet utile, elle lui faisait comprendre les avantages résultant de cette admirable invention des temps modernes.

Cependant, dès que la loi du 12 avril fut promulguée et avant la date fixée pour son application, le Département des Travaux Publics interdit tous les transports gratuits.

Peu de temps après des ouvriers belges, revenant de France sans avoir pu réunir les ressources nécessaires pour faire les frais du voyage, se présentèrent à la frontière et ne purent être admis dans les convois. La Légation belge à Paris avait payé les frais de transport jusqu'au territoire belge; ils furent donc dans une position plus difficile en touchant le sol de leur patrie que sur le territoire étranger.

La suppression des transports gratuits provoqua une correspondance entre le Département des Travaux Publics et d'autres Départements ministériels au sujet des mesures qui pourraient être prises pour faciliter le déplacement de certaines catégories d'individus par des moyens autres que ceux employés jusqu'à l'époque de cette suppression. On convint qu'il serait possible d'accorder une réduction de 50 p. % sur le prix du tarif en faveur des indigents et des ophthalmiques, l'art. 10 de la loi autorisant le Ministre des Travaux Publics à opérer cette réduction pour des transports exceptionnels. Mais il fut impossible de déterminer de quelle manière le prix de ces transports ainsi réduit serait payé à l'administration du chemin de fer. Les Départements ministériels, intéressés dans la question, ne possédaient pas les crédits nécessaires pour faire face à cette dépense; et si dans certains cas il eût été possible de la mettre à la charge des communes domiciles de secours des pauvres ou des malades, il aurait fallu que le Gouvernement accordât à celles de ces communes dont les ressources auraient été insuffisantes, des subsides pour les mettre à même d'effectuer la dépense dont il s'agit.

Dans ce cas, la suppression des transports gratuits, transports qui s'effectuaient sans frais appréciables pour le chemin de fer, se serait traduite en définitive, et par la force des choses, en dépenses réelles.

Le Département des Travaux Publics crut donc devoir ajourner la solution de la question pendante en ce qui concerne le transport des indigents, et prit un arrangement avec le Département de la Justice pour qu'il fût accordé aux ophthalmiques une réduction de 50 p. % sur le prix du tarif. Cet arrangement n'est du reste que provisoire, mon intention étant de proposer à la Législature d'apporter à la loi du 12 avril les modifications démontrées indispensables par l'exposé qui précède.

BAGAGES.

Le poids taxé des bagages transportés en 1851 s'est élevé à 113,967 quintaux métriques.

Le poids transporté en 1850 avait été de 109,182 quintaux, ce qui donne une augmentation de 4,785 quintaux en faveur de l'exercice 1851.

La recette du chef de cette catégorie de transports a été :

| | | |
|---|-----|------------------|
| En 1850 de | fr. | 575,185 82 |
| Et en 1851 de | | 645,846 26 |
| Ce qui indique pour 1851, une augmentation de | fr. | <u>70,660 44</u> |

D'où il résulte que pendant ce dernier exercice, le mouvement des bagages a dépassé de 4.38 p. % le mouvement de même espèce en 1850 et que la recette s'est accrue de 12.38 p. %.

Le nouveau tarif des bagages, dressé conformément aux dispositions de la loi du 12 avril 1851, a été mis en vigueur au 1^{er} juin de cette année, en sorte qu'elle se trouve divisée en deux périodes distinctes par le fait de l'application de deux tarifs successifs.

Comparant les résultats de ces deux périodes aux résultats des périodes correspondantes de l'année 1850, on aura le tableau suivant :

| PÉRIODES COMPARÉES. | MOUVEMENT. | RECETTES. |
|---|---------------------|-----------------------|
| 1850. Du 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} juin | Quintaux. 31,584 | Francs. 155,909 48 |
| 1851. Id. | 31,969 | 161,211 04 |
| Différence en plus en 1851 | 385 | 5,401 56 |
| 1850. Du 1 ^{er} juin au 1 ^{er} décembre | 77,598 | 419,276 34 |
| 1851. Id. | 81,998 | 484,535 22 |
| Différence en plus en 1851 | 4,400 | 65,258 88 |

Ce tableau fait voir que, dans la première période comparée, le poids des bagages s'est élevé, en 1851, de 385 quintaux métriques au-dessus du poids transporté en 1850, ce qui a donné lieu à un accroissement de recette de fr. 5,401-56, et que, pendant la deuxième période, une augmentation de 4,400 quintaux a produit une somme de fr. 65,258-88 en sus du montant de la recette effectuée en 1850.

Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.**MARCHANDISES TRANSPORTÉES A GRANDE VITESSE.**

Il a été transporté, en 1851, aux prix et conditions du tarif n° 1, en expéditions comportant chacune un poids de 100 kilogrammes et en dessous, 149,402 quintaux métriques de marchandises à grande vitesse et 81,761 quintaux expédiés par poids de plus de 100 kilogrammes.

L'ensemble des transports à grande vitesse s'est donc élevé, en 1851, à 251,163 quintaux.
 Ces transports avaient été, en 1850, de 222,694 id.
 En sorte que 8,469 quintaux
 ont été transportés en plus en 1851 qu'en 1850.

La recette perçue en 1851 a été, pour les deux catégories d'expéditions renseignées ci-dessus, de fr. 661,598 49
 La recette correspondante n'avait été, en 1850, que de 622,922 15
 Il y a donc eu, en 1851, une augmentation de fr. 39,676 34

Je pense qu'il serait superflu d'entrer ici dans l'examen des résultats du système des transports à grande vitesse inaugurés par les tarifs du mois de septembre 1848. Ces résultats ont été, en effet, complètement appréciés et discutés dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à l'examen de la Législature pour la formation d'un nouveau tarif pour le transport des marchandises, et les considérations que je pourrais présenter aujourd'hui sur le même sujet feraient nécessairement double emploi.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE.

On sait que les tarifs de 1848 divisent les marchandises à petite vitesse en deux catégories principales : la première comprend les marchandises en général, lesquelles sont taxées aux prix du tarif n° 2; la seconde comprend des objets dénommés jouissant des avantages du tarif n° 3, le plus bas des deux tarifs.

Le poids ainsi que les recettes des expéditions à petite vitesse sont donc nécessairement renseignés séparément pour chacun des tarifs nos 2 et 3. (annexe n° XII.)

Les expéditions effectuées aux conditions du tarif n° 2 se sont élevées, en 1851, à 215,546 tonneaux,
 et celles expédiées aux prix du tarif n° 3 à 1,054,501 id.
 ce qui donne un total de 1,247,847 tonneaux.

Le poids des marchandises de même nature transportées, en 1850, avait été de 1,258,886 tonneaux,
 d'où une différence de 8,961 tonneaux,

différence représentant l'excédant de poids transporté, en 1851, sur le poids transporté pendant l'exercice précédent.

| | |
|---|------------------------|
| Cette augmentation porte, sur le tarif n° 2, pour | 8,277 tonneaux, |
| et sur le tarif n° 3, pour | 684 id. |
| Total égal | <u>8,961 tonneaux.</u> |

Les recettes renseignées également par tarif sont indiquées ci-après (annexe n° XIII) :

| | |
|--|---------------------|
| Tarif n° 2 (marchandises en général) fr. | 1,951,218 46 |
| Id. n° 3 (produits favorisés) | 4,001,153 22 |
| et ensemble pour les deux tarifs. fr. | <u>5,952,371 68</u> |

Les recettes perçues du chef des marchandises à petite vitesse ayant été, en 1850, de fr.

l'excédant en 1851 est de fr.

lequel représente, pour la recette des marchandises taxées aux prix du tarif n° 2, une augmentation de fr.

et pour les marchandises transportées aux conditions du tarif n° 3, une réduction de

Reste total égal à l'excédant ci-dessus fr.

lequel indique que l'augmentation de la recette des marchandises, en 1851, ne s'élève, pour les expéditions de toute nature effectuées à petite vitesse, qu'à 1 1/2 p. % au dessus de la recette correspondante perçue en 1850.

D'un autre côté, on trouve, en divisant les recettes par le nombre de tonneaux expédiés, que chaque tonneau a produit :

| | | | | |
|--|---------|------|---------|--------|
| Au prix du tarif n° 2 | Francs. | 9 04 | Francs. | |
| Id. 3 | | | 3 86 | Francs |
| Et, en moyenne, les deux tarifs réunis | | | | 4 76 |

En 1850, chaque tonneau avait produit :

| | |
|--|-------------|
| Au prix du tarif n° 2 | 8 91 |
| Id. 3 | 3 89 |
| Et, en moyenne, les deux tarifs réunis | <u>4 72</u> |

| | | | | | |
|--------------------|---|-------------------|------|------|------|
| Différence en plus | } | en 1850 | » | 0 05 | » |
| | | en 1851 | 0 15 | » | 0 04 |

d'où il suit que le produit moyen par tonneau, augmenté, en 1851, de 13 centimes pour le tarif n° 2, et réduit de 3 centimes pour le tarif n° 3, s'est maintenu, si l'on considère les deux tarifs réunis, à 4 centimes en dessus du produit moyen en 1850.

Ces fluctuations du produit moyen par tonneau paraîtront d'abord constituer une anomalie sous le régime des mêmes tarifs pendant les deux exercices comparés. Elles s'expliquent cependant soit par une augmentation ou une réduction du parcours moyen, soit par le mode de répartition de la marchandise entre les diverses catégories de ces tarifs dont les prix sont différents.

Indépendamment des transports et des recettes mentionnés ci-dessus, il a été expédié par le mode de location de waggons ou d'abonnement 440 tonneaux de marchandises, soit la charge de 88 waggons, ce qui a produit une somme de fr. 1,822-50 (annexe n° XII et XIII).

Chaque waggon étant chargé de 5 tonneaux, le prix moyen par tonneau est de fr. 4-14. Ce prix est légèrement plus fort que celui des transports ordinaires des marchandises classées au tarif n° 3, lequel ne s'est élevé, ainsi qu'on vient de le voir, qu'à fr. 3-86.

D'après ce qui précède, les grosses marchandises en 1851 ont donné lieu à un transport de 1,248,287 tonneaux métriques et à une recette de fr. 5,954,194-18.

Je n'ai pas renseigné jusqu'à présent les produits divers provenant des bulletins, prise à domicile, etc., parce que cette catégorie de recettes ne peut se subdiviser par tarifs. Ces produits s'élèvent cependant à une somme de fr. 90,577-14 laquelle, ajoutée aux sommes partielles indiquées ci-dessus par subdivisions du service des marchandises, porte le produit total provenant de ce service à fr. 6,686,366-84, c'est-à-dire à $\frac{2}{3}$ environ du produit total de la voie ferrée.

FONDS ET VALEURS.

Les transports de fonds et valeurs effectués en 1851 se sont élevés à 139,201 groups pour lesquels il a été payé une somme de fr. 71,584-89.

En 1850, il avait été expédié seulement 113,086 groups dont le produit avait été de fr. 57,435-97, ce qui constate en 1851 une augmentation de 26,115 groups et de fr. 13,948-92.

J'ai déjà fait remarquer dans les Comptes-rendus des exercices 1849 et 1850, que depuis la mise en vigueur des tarifs de 1848, le transport des finances était en voie de progrès par suite de la réduction de taxe accordée pour ce transport. Je suis en outre entré dans des considérations suffisamment étendues sur cet objet dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi pour le transport des marchandises, et j'ai indiqué les améliorations dont le tarif actuel serait encore susceptible. Je pense donc qu'il serait superflu de consigner dans le présent Comptes-rendu de nouvelles considérations qui ne pourraient que reproduire celles déjà consignées dans les documents précités.

ÉQUIPAGES.

Le transport des équipages en 1851 présente les résultats suivants :

| | |
|----------------------------------|--------|
| Nombre d'équipages | 1,219 |
| Recettes effectuées. fr. | 80,964 |

Ces résultats, comparés à ceux obtenus en 1850, constatent une réduction de 141 équipages et de fr. 7,030-75.

Le produit moyen du transport de chaque équipage a été de fr. 66-42. Ce produit est un peu plus élevé que celui provenant du même transport en 1849 et en 1850.

En somme, les recettes des équipages transportés pendant la dernière année ne s'élèvent pas à la moitié de celles perçues en 1847. Il est d'ailleurs permis de penser que, si le transport des équipages ne suit pas une marche décroissante, il restera au moins stationnaire. On ne peut espérer un produit beaucoup plus élevé que le produit actuel, le transport dont il s'agit ne s'effectuant que dans des circonstances toutes particulières et seulement pour un petit nombre de personnes fortunées.

L'administration du chemin de fer du Nord n'a perçu en 1850, du chef du mouvement des équipages, qu'une somme de 110,000 francs environ. Cependant ce chemin, reliant la capitale de la France à l'Allemagne, par la Belgique, et à l'Angleterre, par Calais, doit nécessairement être fréquenté par un grand nombre de voyageurs des classes élevées de la société, et il paraît évident que si, dans des conditions aussi favorables, il n'a pu atteindre que le chiffre de recettes indiqué ci-dessus, il est peu probable que le chemin de fer belge puisse approcher de ce résultat.

Néanmoins, il était convenable de faire une tentative pour reconnaître s'il n'y avait aucun moyen de donner plus de développement au transport des équipages. A cette fin j'ai proposé dans le projet du nouveau tarif de diviser le transport en deux catégories, dont la première serait soumise au tarif actuel, tandis que la seconde jouirait d'une réduction de 25 p. % sur les prix de ce tarif.

CHEVAUX ET BESTIAUX.

La recette effectuée pour le transport du bétail et des chevaux s'est élevée en 1851 à fr. 144,784-46 pour 7,642 expéditions.

En 1850, le nombre d'expéditions avait été de 6,607 et la recette comportait une somme de fr. 129,778-18.

Il y a donc eu en 1851 augmentation de 1,035 expéditions et de fr. 15,006-28 de recette.

Au total, les résultats du transport des chevaux et bestiaux en 1851, comparés aux mêmes résultats en 1847, constatent une augmentation de recette de 45,000 fr.

environ, ce qui doit être attribué aux taxes modérées du tarif de 1848. On conçoit en effet que la consommation du bétail, restreinte actuellement à certaines classes de la société, peut croître par la réduction des prix de vente, prix sur lesquels les frais de transport exercent nécessairement une influence assez considérable. Il en est de même de tous les objets de grande consommation pour lesquels il est indispensable d'abaisser les péages autant que possible, non-seulement en vue des intérêts généraux, mais même dans l'intérêt bien entendu du trésor, puisqu'une réduction raisonnable des tarifs du chemin de fer appliquée à ces objets peut être largement compensée par une augmentation de mouvement.

SERVICES INTERNATIONAUX ET MIXTES.

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

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | TRANSPORTS | | TOTAL pour l'entrée et la sortie. | |
|-----------------------------------|--|--|---|--------|
| | A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique. | A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne. | | |
| Voyageurs. { | 1 ^{re} classe..... Nombre. | 16,100 | 54,500 | |
| | 2 ^e id. Id. | 20,000 | | |
| | 5 ^e id. Id. | 16,900 | | |
| | | 55,000 | 105,700 | |
| | | 18,200 | | |
| | | 18,800 | | |
| | | 15,700 | 50,600 | |
| Bagages..... Kilogr. | 1,271,800 | 1,540,700 | 2,612,500 | |
| Marchandises de diligence. { | Serv. prusso-belge. Quint. | 415 | 274 | 687 |
| | Id. rhénan..... Id. | 2,088 | 5,918 | 8,006 |
| | | 2,501 | 6,192 | 8,695 |
| Voitures..... Nombre. | 165 | 168 | 551 | |
| Chevaux et bestiaux..... Espédit. | 55 | 60 | 93 | |
| Fonds et valeurs. { | Serv. prusso-belge. Groups. | 5,158 | 701 | 5,859 |
| | Id. rhénan..... Id. | 2,725 | 5,162 | 5,887 |
| | | 7,865 | 3,865 | 11,726 |
| Marchandises de roulage. { | Tarif n° 2..... Tonn. | 4,210 | 8,686 | 12,866 |
| | Tarif n° 5..... Id. | 20,088 | 49,962 | 70,030 |
| | | 24,298 | 58,618 | 82,916 |

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | TRANSPORTS | | TOTAL pour l'entrée et la sortie. | |
|---------------------------------|--|--|---|------------|
| | A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique. | A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne. | | |
| Voyageurs.. { | 1 ^{re} classe..... fr. | 170,400 » | 352,700 » | |
| | 2 ^e id. » | 138,600 » | | |
| | 5 ^e id. » | 43,500 » | | |
| | | 532,500 » | 710,000 » | |
| | | 182,300 » | | |
| | | 137,500 » | | |
| | | 37,700 » | 81,200 » | |
| Bagages..... | 104,800 α | 105,300 » | 207,800 » | |
| Marchandises de diligence. { | Serv. prusso-belge. | 977 31 | 875 03 | 1,852 34 |
| | Id. rhénan..... | 7,942 92 | 15,428 59 | 23,371 51 |
| | | 8,920 25 | 16,503 62 | 25,225 85 |
| Voitures..... | 15,100 » | 15,100 » | 26,200 » | |
| Chevaux et bestiaux..... | 1,500 » | 2,800 » | 4,000 » | |
| Fonds et valeurs. { | Serv. prusso-belge. | 2,600 » | 400 » | 3,000 » |
| | Id. rhénan..... | 1,400 » | 1,700 » | 3,100 » |
| | | 4,000 » | 2,100 » | 6,100 » |
| Marchandises de roulage. { | Tarif n° 2..... | 33,184 09 | 73,344 67 | 106,528 76 |
| | Tarif n° 5..... | 104,235 64 | 340,359 35 | 444,594 99 |
| | | 157,419 75 | 413,704 02 | 551,123 75 |
| TOTAUX..... FR. | 621,959 96 | 908,507 64 | 1,530,447 60 | |

Comparant les résultats renseignés dans ces tableaux à ceux obtenus en 1850 pour les principales branches de recette, c'est-à-dire pour les voyageurs et les bagages, les marchandises à grande et à petite vitesse, on verra que le mouvement s'est élevé pendant les deux exercices comparés, savoir :

| | | | | |
|-----------------------------------|---------------|-----------------|------------|----------------|
| En 1850. Voyageurs | 98,900 | | | |
| Bagages | | kilog. | | |
| Petites marchandises | | 2,385,900 | Quintaux. | |
| Grosses marchandises | | | 8,650 | Tonneaux. |
| | | | | 115,765 |
| En 1851. Voyageurs | 103,700 | | | |
| Bagages | | 2,612,500 | | |
| Petites marchandises | | | 8,695 | |
| Grosses marchandises | | | | 82,916 |
| Ce qui donne pour 1851 les diffé- | | | | |
| rences ci-contre | <u>+4,800</u> | <u>+226,600</u> | <u>+65</u> | <u>-50,849</u> |

Comparant de même la recette, on aura :

| | | | | |
|---------------------------------|-----------------|----------------|-------------|-------------------|
| En 1850. Voyageurs | 586,000 | Francs. | | |
| Bagages | | 173,900 | Francs. | |
| Petites marchandises | | | 24,565 | 82 |
| Grosses marchandises | | | | Francs. |
| | | | | 674,244 |
| 26 | | | | |
| En 1851. Voyageurs | 710,000 | | | |
| Bagages | | 207,800 | | |
| Petites marchandises | | | 23,225 | 85 |
| Grosses marchandises | | | | 551,123 |
| 75 | | | | |
| d'où il résulte les différences | | | | |
| suivantes, en plus et en moins, | | | | |
| en 1851 | <u>+124,000</u> | <u>+33,900</u> | <u>+656</u> | <u>97-123,120</u> |
| | | | | <u>51</u> |

On voit que le mouvement et la recette effectués du chef du transport des voyageurs et des bagages ont acquis un notable développement en 1851, mais que le mouvement et la recette des petites marchandises ne présentent qu'une augmentation insignifiante, tandis qu'une forte réduction du produit des marchandises expédiées à petite vitesse compense à peu près les majorations signalées dans les autres branches de revenu.

Les transports de finances, de chevaux et de bestiaux n'ont d'ailleurs fourni que des recettes insignifiantes.

En résumé, la recette revenant à l'administration belge du chef du service belge-rhénan s'est élevée, en 1851, à fr. 1,530,447 60
elle avait été en 1850 de fr. 1,493,210 08
d'où une différence de fr. 37,237 52
en faveur de l'exercice 1851.

Les résultats financiers des deux exercices n'ont donc pas varié d'une manière sensible.

Les quatre tableaux ci-dessous donnent l'importance du mouvement et des recettes du service franco-belge.

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique. | TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France. | TOTAL pour l'entrée et la sortie. |
|--|--|---|---|
| Voyageurs. { 1 ^{re} classe. Nombre. | 9,700 | 9,700 | 19,400 |
| { 2 ^e id. Id. | 12,500 | 15,000 | 27,500 |
| { 3 ^e id. Id. | 15,500 | 21,900 | 37,400 |
| Bagages..... Kilog. | 414,000 | 406,500 | 820,500 |
| Marchandises de diligence. Quint. | 2,597 | 2,425 | 4,820 |
| Voitures..... Nombre. | 62 | 52 | 94 |
| Chevaux et bestiaux.... Expédit. | 9 | 2 | 11 |
| Fonds et valeurs..... Groups. | 1,986 | 4,086 | 6,072 |
| Marchandises { Tarif n° 2. Tonn. | 1,565 | 8,482 | 9,845 |
| de roulage. { Tarif n° 3. Id. | 5,944 | 5,659 | 9,605 |
| | 55,500 | 46,600 | 82,100 |

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique. | TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France. | TOTAL pour l'entrée et la sortie. |
|--|--|---|---|
| Voyageurs. { 1 ^{re} classe. Nombre. | 21,500 | 21,100 | 42,400 |
| { 2 ^e id. Id. | 11,500 | 14,000 | 25,500 |
| { 3 ^e id. Id. | 2,200 | 5,900 | 8,100 |
| Bagages..... Kilog. | 776,700 | 844,200 | 1,620,900 |
| Marchandises de diligence. Quint. | 8,701 | 5,214 | 15,915 |
| Voitures..... Nomb. | 96 | 114 | 210 |
| Chevaux et bestiaux.... Expédit. | 84 | 96 | 180 |
| Fonds et valeurs..... Groups. | 10,906 | 2,628 | 15,554 |
| Marchandises { Tarif n° 2. Tonn. | 5,117 | 2,150 | 5,267 |
| de roulage. { Tarif n° 3. Id. | 5,034 | 105,212 | 108,266 |
| | 55,000 | 41,000 | 76,000 |

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique. | TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France. | TOTAL pour l'entrée et la sortie. |
|---|--|---|---|
| Voyageurs. { 1 ^{re} classe.....fr. | 61,900 00 | 58,600 00 | 118,500 00 |
| { 2 ^e id..... | 44,100 00 | 47,900 00 | 92,000 00 |
| { 3 ^e id..... | 20,600 00 | 30,400 00 | 51,000 00 |
| Bagages..... | 23,200 » | 21,800 » | 45,000 » |
| Marchandises de diligence..... | 5,688 94 | 5,595 49 | 7,284 43 |
| Voitures..... | 4,300 » | 1,800 » | 6,100 » |
| Chevaux et bestiaux..... | 600 » | 30 » | 630 » |
| Fonds et valeurs..... | 700 » | 1,500 » | 2,200 » |
| Marchandises de roulage. { Tarif n° 2..... | 10,051 27 | 34,289 87 | 44,341 14 |
| { Tarif n° 3..... | 16,193 49 | 28,267 68 | 44,461 15 |
| | 26,244 76 | 62,557 55 | 88,802 29 |
| TOTAUX..... FR. | 185,503 70 | 226,205 02 | 411,506 72 |

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de France en Belgique. | TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en France. | TOTAL pour l'entrée et la sortie. |
|---|--|---|---|
| Voyageurs. { 1 ^{re} classe.....fr. | 122,200 » | 120,300 » | 242,500 » |
| { 2 ^e d..... | 43,400 » | 53,400 » | 96,800 » |
| { 3 ^e id..... | 1,500 » | 10,500 » | 12,000 » |
| Bagages..... | 36,800 » | 39,600 » | 76,400 » |
| Marchandises de diligence..... | 21,083 18 | 16,384 91 | 37,468 09 |
| Voitures..... | 4,600 » | 5,800 » | 10,400 » |
| Chevaux et bestiaux..... | 2,500 » | 5,200 » | 7,700 » |
| Fonds et valeurs..... | 3,400 » | 1,400 » | 4,800 » |
| Marchandises de roulage. { Tarif n° 2..... | 33,011 67 | 16,672 22 | 49,683 89 |
| { Tarif n° 3..... | 21,103 83 | 184,785 31 | 205,889 14 |
| | 54,115 50 | 201,457 53 | 255,573 03 |
| TOTAUX..... FR. | 291,598 68 | 432,242 44 | 745,841 12 |

En prenant les résultats généraux du service franco-belge en 1851, sans

distinction entre les directions des transports et des points de passage à la frontière, et comparant ensuite ces résultats à ceux établis de la même manière pour l'exercice 1850 en ce qui concerne les voyageurs, les bagages et les marchandises, l'on aura :

| | Nombro. | Kilog. | Quintaux. | Tonneaux. |
|--------------------------------|----------------|-----------------|---------------|---------------|
| 1850. Voyageurs | 156,700 | | | |
| Bagages | | 2,323,100 | | |
| Petites marchandises | | | 10,856 | |
| Grosses marchandises | | | | 135,982 |
| 1851. Voyageurs | 158,100 | | | |
| Bagages | | 2,441,400 | | |
| Petites marchandises | | | 18,735 | |
| Grosses marchandises | | | | 132,981 |
| Différences en 1851 | <u>+ 1,400</u> | <u>+118,300</u> | <u>+7,889</u> | <u>—1,001</u> |

Comparant le produit des même catégories de transport, il vient :

| | Francs. | Francs. | Francs. | Francs. |
|--------------------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|
| 1850. Voyageurs | 545,600 | | | |
| Bagages | | 110,700 | | |
| Petites marchandises | | | 24,049 04 | |
| Grosses marchandises | | | | 308,287 03 |
| 1851 Voyageurs | 612,800 | | | |
| Bagages | | 121,400 | | |
| Petites marchandises | | | 44,922 42 | |
| Grosses marchandises | | | | 344,375 32 |
| Différences en 1851 | <u>+67,200</u> | <u>+10,700</u> | <u>+20,873 38</u> | <u>+36,088 29</u> |

Soit ensemble une différence en plus de fr. 154,861-67 en faveur de l'exercice 1851, du chef des voyageurs, bagages, grosses et petites marchandises.

Le poids transporté a été aussi plus considérable, sauf en ce qui concerne les grosses marchandises. Toutefois la recette qui en provient s'est élevée, ce qui peut être attribué à une augmentation du parcours moyen.

Le transport des finances, des bestiaux et des chevaux ne présente presque aucune importance par le chemin de fer franco-belge.

Enfin, si l'on considère la recette totale du service international, on trouve qu'elle a été, en 1851, de fr. 1,155,347 84
Elle avait été en 1850 de fr. 1,011,436 07
soit une augmentation de fr. 143,911 77
en faveur de l'exercice 1851.

Cette augmentation de recette est beaucoup plus forte que celle qui a été produite par le service belge-rhénan.

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

| NATURE DES TRANSPORTS. | MOUVEMENT. | RECETTES. |
|--|--------------------------|------------|
| | | Francs. |
| Voyageurs Nombre. | 19,800 | 355,800 » |
| Bagages Quintaux. | 6,378 | 94,200 » |
| Voitures Nombre. | 78 | 11,900 » |
| Fonds et valeurs Groups. | 27,848 | 13,900 » |
| Marchandises (grande vitesse). Quintaux. | 11,914 | 61,362 94 |
| Id. (petite vitesse) . Tonneaux. | 6,169 | 92,523 76 |
| | Recette totale | 629,686 70 |

Les transports en transit ont donc produit, en 1851, la somme de fr. 629,686 70

Les recettes perçues du chef des mêmes transports en 1850 avaient été de 379,253 29

Ce qui porte à fr. 250,433 41
l'excédant en faveur de l'exercice 1851.

Il est à remarquer que les équipages transportés par les chemins de fer internationaux ont donné une recette de 54,600 francs, ou environ les $\frac{2}{3}$ de la recette totale. Ce fait démontre le peu d'importance du mouvement des équipages par le service intérieur, et confirme ce qui a été dit plus haut, que les transports de l'espèce ne s'effectuent guère que dans des circonstances exceptionnelles.

Réunissant les recettes des services internationaux renseignées ci-dessus, on aura :

| | |
|--|---|
| Pour le service belge-rhénan | fr. 1,530,447 60 |
| Id. franco-belge | 1,155,347 84 |
| Id. franco-belge-rhénan | 629,686 70 |
| | <u>Et en total fr. 3,315,482 14</u> |

soit environ un cinquième de la recette totale effectuée en 1851.

En 1850, la recette provenant des mêmes services n'avait été que de fr. 2,883,879-49, d'où il suit qu'une augmentation de plus de 400,000 francs s'est produite en 1851, du chef des services dont il s'agit.

Les rapports avec les chemins de fer concédés ont aussi apporté une certaine part de produit. Ainsi les recettes provenant du service mixte avec le chemin de la Flandre occidentale se sont élevées, pour la part de l'État et du chef des marchandises seulement, à fr. 129,976-62. Les recettes provenant du service mixte avec la compagnie du chemin de fer de Mons à Manage ont atteint le chiffre de fr. 681,455-25, également pour le transport des marchandises et pour la part de l'État.

Ainsi, en se reliant aux lignes du railway national, les chemins de fer concédés ont activé la circulation sur ces lignes au profit du trésor public et en contribuant au développement des ressources industrielles et du trafic des localités que ces chemins de fer ont pour objet de desservir.

Conformément à la promesse que j'en avais faite antérieurement, on trouvera, sous le n° XXV des annexes, un tableau comparatif des quantités de mouvement et des recettes des petites et des grosses marchandises, à partir de 1845 jusqu'à 1851 inclusivement.

§ 4.

Télégraphes.

On sait que la construction des lignes télégraphiques a été décrétée par la loi du 4 juin 1850, et qu'un premier crédit de 250,000 francs fut mis par cette loi à la disposition du Gouvernement pour l'établissement de ces lignes.

Les travaux furent poussés avec la plus grande activité et, au mois de septembre 1850, la transmission des dépêches s'effectuait déjà sur divers points du réseau décrété.

Cependant les recettes ne s'élevèrent qu'à fr. 3,821-06 pendant les quatre mois d'exploitation en 1850. Elles n'eurent également aucune importance pendant les deux premiers mois de 1851 ; mais dès le mois de mars un progrès sensible se manifesta par suite de l'achèvement des lignes et les recettes pour l'année entière atteignirent le chiffre de fr. 83,316-44.

Pendant cette année les traitements et salaires du personnel ainsi que les frais d'entretien n'ont absorbé, ainsi que cela est renseigné dans le compte général des dépenses d'exploitation, page 5, qu'une somme de 53,000 francs.

Aussitôt la promulgation de la loi du 1^{er} mars 1851, autorisant le Gouvernement à fixer provisoirement le tarif et les conditions réglementaires pour les correspondances télégraphiques, un arrêté royal déterminait les bases des taxes à percevoir. Le tarif intérieur ainsi que le règlement furent établis en même temps par disposition ministérielle.

Le tarif des correspondances entre les bureaux télégraphiques belges et ceux des lignes de Prusse, d'Autriche, de Bavière et de Saxe fut formé provisoirement de la réunion du tarif belge et du tarif commun adopté par ces divers États. La mise en relation des lignes belges avec celles de France fit l'objet d'une convention datée du 8 avril qui régla provisoirement la transmission des dépêches entre les deux pays. Cette convention déterminait les bureaux français avec lesquels la correspondance pourrait être ouverte immédiatement, ainsi que les taxes appli-

cables sur le territoire de la France et les conditions réglementaires. Enfin, après la mise en exploitation du télégraphe sous-marin de Calais à Douvres, les relations furent ouvertes entre les bureaux belges et les postes télégraphiques de l'Angleterre à partir du 1^{er} décembre 1851.

Toutes les mesures nécessaires furent d'ailleurs prises pour régulariser le travail des bureaux et pour assurer la transmission des correspondances, tant à l'intérieur du pays que dans ses rapports avec les pays étrangers. Les améliorations dont le service télégraphique a été jugé susceptible, ont été poursuivies en 1852 et le seront également à l'avenir. Ces améliorations seront renseignées dans les Comptes-rendus des exercices pendant lesquels elles auront été effectuées.

Il suffira, je pense, du simple et rapide résumé qui précède pour démontrer que l'administration belge a fait tous les efforts qu'on pouvait attendre d'elle pour accélérer la construction des lignes télégraphiques et pour mettre ce moyen de communication rapide au service du public, non-seulement pour les relations intérieures, mais encore pour les rapports avec l'étranger, afin d'en retirer dans le plus bref délai possible tout le fruit qu'il pouvait produire pour l'intérêt du commerce et du trésor.

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.



§ 1.

Recettes et dépenses d'exploitation.

L'annexe n° XII renseigne le montant total des recettes du chemin de fer y compris une somme de fr. 83,316-44 produite par l'exploitation du télégraphe électrique.

| | |
|--|---------------------|
| Ces recettes se sont élevées en 1851 à fr. | 13,968,804 91 |
| Les dépenses d'exploitation, en y comprenant les traitements et salaires du personnel du télégraphe électrique, ainsi que les frais d'entretien de ce télégraphe, ont été de | 9,028,013 » |
| en sorte qu'il reste une somme de fr. | <u>6,940,791 91</u> |

formant l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation, d'entretien, etc.

Mais nous avons vu au chap. II qu'une somme de 293,000 francs avait été mise à la charge du budget de 1851, pour contribuer à couvrir la dépense nécessitée par les désastres provenant des inondations des mois de février et d'août 1850. Or, cette dépense ayant été occasionnée par des circonstances extraordinaires, ne peut être rationnellement prise en considération dans l'appréciation des résultats de l'exploitation, en ce qui concerne l'excédant de la recette sur la dépense. On doit donc considérer l'excédant de la recette sur le montant des sommes perçues comme étant de fr. 7,233,791-91.

§ 2.

Recettes et dépenses générales.

L'import total des dépenses effectuées au 1^{er} janvier 1851, pour l'établissement du chemin de fer, s'élevait, y compris la somme de fr. 78,933-44, payée aux sieurs Legrand et Duez, à fr.

167,412,346 13

Il a été dépensé dans le courant de l'exercice 1851, d'après ce qui est dit au chap. I^{er}, une somme de

391,799 41

Ce qui porte la dépense totale au 1^{er} janvier 1852, à fr.

167,804,145 54

| | |
|--|-----------------------|
| D'autre part fr. | 167,804,145 54 |
| En sorte que le capital moyen employé à la dernière date était de fr. | 167,608,245 85 |
| Déduisant de cette somme celle de | 25,381 25 |
| provenant de la vente ou de la rétrocession des terrains em- pris et non utilisés (annexe n° XX) le capital moyen utilisé en 1851 se trouvera réduit à fr. | <u>167,572,864 58</u> |

L'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation a été, ainsi que cela est mentionné au paragraphe précédent, de fr. 6,940,791-91. Or, cette somme représente un intérêt de 4.44 p. % du capital moyen utilisé en 1851.

Mais il ne faut pas perdre de vue que des réductions de prix et même l'exemption complète de taxe sont accordées aux transports effectués pour des services publics, d'où il résulte une économie réelle pour le trésor dont le montant doit être considéré comme un produit indirect du chemin de fer.

| | |
|--|---------------------|
| D'après l'annexe n° XXI, ces réductions de prix se sont éle- vées, en 1851, à fr. | 803,950 74 |
| En y ajoutant la somme de | 49,024 85 |
| recouvrée par les administrations des domaines et de la douane, somme provenant de divers chefs et renseignée à l'annexe n° XXII, les produits indirects du chemin de fer représentent, en 1851, une recette de fr. | <u>852,975 57</u> |
| Si à cette recette on ajoute l'excédant du produit sur la dé- pense d'exploitation, soit | 6,940,791 91 |
| On aura en total fr. | <u>7,793,767 48</u> |

En sorte que le revenu net du chemin de fer en 1851 s'est élevé, en définitive, à 4.65 p. % du capital moyen utilisé pendant cet exercice.

Le compte suivant renseigne exactement les dépenses et les produits du chemin de fer pendant les exercices 1848, 1849, 1850 et 1851. Il forme la continuation du compte contenu dans les Comptes-rendus antérieurs, à partir de l'année 1848. Les annexes n°s XXIII et XXIV présentent la situation des cinq emprunts qui ont été affectés en partie à la construction du chemin de fer, ainsi que les dépenses faites au sujet desdits emprunts.

Doit.

Capital.

| | |
|--|--------------------|
| 1848. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. fr. | 202,400,180 54 |
| Loi du 6 mai 1848. — Émission forcée 5 p. % affectée, jusqu'à concurrence de la somme de 11,972,960 francs, au remboursement des émissions de bons du trésor, autorisées par les lois des 5 mars et 13 avril 1845, et du 16 août 1846, s'élevant ensemble à la même somme. (Pour mémoire.) | " |
| Loi du 21 avril 1848 qui ouvre un crédit de 5,000,000 de francs pour le chemin de fer, sur l'emprunt forcé ci-dessus, ci. | 5,000,000 " |
| Loi du 24 mai qui ouvre un crédit de fr. 2,005,611-38 pour le chemin de fer sur le même emprunt, ci. | 2,005,611 38 |
| Intérêts et frais des bons émis en vertu de la loi du 7 mars 1845. | 7,500 " |
| id. id. du 13 avril 1845. | 199,874 75 |
| id. id. du 16 août 1846. | 75,887 36 |
| Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836. | 884,133 65 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 460,188 29 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 448 45 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 904 62 |
| Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838. | 1,135,003 14 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 699,436 18 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 7,298 72 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 24,021 92 |
| Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840. | 3,577,594 95 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt | 841,881 87 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 7,693 99 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 80,171 75 |
| Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842 | 1,159,429 52 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 249,639 69 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 2,941 13 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 27,252 96 |
| Intérêts, du 1 ^{er} juillet au 31 octobre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848. | 378,877 69 |
| Frais relatifs à cet emprunt. | 64,746 86 |
| Dépenses d'exploitation. | 8,849,618 52 |
| | fr. 228,140,337 93 |

— 1848.

Avoir.

| | |
|--|----------------|
| Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr. | 59,933 38 |
| Id. id. d'objets hors d'usage | 12,839 70 |
| Id. id. d'objets trouvés et non réclamés. | 3,479 20 |
| Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés. | 17,025 86 |
| Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds alloués pour la construction du chemin de fer, et affecté au service de la douane | 16,589 83 |
| Id. de la location des buffets-restaurants. | 22,158 47 |
| Id. de la location des vidanges. | 712 18 |
| Remboursement d'avances faites pour études de chemins de fer | 510 08 |
| Produit de l'excédant sur les 10 p. % stipulés pour adjudications d'immeubles. | 2,245 44 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. | 730,374 78 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. | 1,280,933 55 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. | 1,051,926 06 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. | 317,029 17 |
| Recettes de l'exploitation. | 12,107,744 56 |
| | |
| Solde au 31 décembre 1848. | 212,516,815 67 |
| Balance fr. | 228,140,337 93 |

Doit.**Capital.**

| | |
|--|----------------|
| 1850. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. | 213,738,955 15 |
| Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836 | 854,200 08 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 490,121 85 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 107 61 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 653 79 |
| Intérêts, du 1 ^{er} août 1849 au 31 juillet 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838 | 1,002,434 72 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 742,004 60 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 7,427 59 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement | 13,890 02 |
| Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840 | 3,502,408 39 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 917,070 41 |
| Frais relatifs à cet amortissement | 7,602 56 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 88,315 13 |
| Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842 | 1,137,275 50 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 271,793 71 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 2,852 25 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement | 31,232 46 |
| Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848. | 948,928 56 |
| Frais relatifs à cet emprunt | 124 56 |
| Allocation accordée par la loi du 4 juin 1850 pour payer aux sieurs Legrand et Duez, en exécution d'une transaction conclue, au sujet d'une emprise de terrain, une somme de | 78,933 44 |
| Dépenses d'exploitation. | 9,161,063 67 |
| | |
| fr. | 233,087,394 05 |

— 1850.

Avoir.

| | |
|--|----------------|
| Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr. | 28,946 10 |
| Id. id. d'objets hors d'usage | 1,425 50 |
| Id. id. d'objets trouvés et non réclamés. | 1,315 69 |
| Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés. | 15,952 61 |
| Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds alloués pour la construction du chemin de fer, et affecté au service de la douane | 15,073 08 |
| Id. de la location des buffets-restaurants. | 12,899 " |
| Id. de la location des vidanges | 577 50 |
| Id. d'excédant de droits d'encan. | 103 78 |
| Restant des produits de l'année 1849 perçu en 1850 | 1,308 28 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. | 573,075 84 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. | 1,138,160 87 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre | 925,501 61 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. | 273,209 97 |
| Recettes de l'exploitation | 14,847,540 53 |
| Solde au 31 décembre 1850. | |
| | 215,242,303 69 |
| Balance. fr. | |
| | 233,087,394 05 |

Doit.

Capital.

| | |
|---|--------------------|
| 1851. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau. | 215,242,303 69 |
| Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836 | 825,754 23 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 518,567 71 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 513 81 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 415 01 |
| Intérêts, du 1 ^{er} août 1850 au 31 juillet 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838 | 1,058,274 11 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 778,165 22 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 8,801 57 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement | 12,745 49 |
| Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840. | 3,455,737 23 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. | 963,739 59 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 7,976 66 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. | 37,543 76 |
| Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842 | 1,123,495 16 |
| Somme employée à l'amortissement de cet emprunt | 285,574 08 |
| Frais relatifs à cet amortissement. | 2,998 97 |
| Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement | 12,195 52 |
| Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848 | 948,928 57 |
| Dépenses d'exploitation. | 9,028,015 » |
| Loi du 20 décembre 1851. — Emprunt 5 p. % affecté à la construction du chemin de fer, jusqu'à concurrence de la somme nominale de | 1,500,000 » |
| | fr. 235,809,541 16 |

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

— 1851.

Avoir.

| | |
|---|----------------|
| Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr. | 25,381 25 |
| Id. id. d'objets hors d'usage. | 4,038 17 |
| Id. id. d'objets trouvés et non réclamés. | 2,748 11 |
| Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés | 17,072 08 |
| Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds alloués pour la construction du chemin de fer et affecté au service de la douane | 9,028 » |
| Id. de la location des buffets-restaurants | 12,228 37 |
| Id. de la location des vidanges | 626 50 |
| Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer | 3,290 65 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre | 609,425 94 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre | 1,208,005 19 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre | 957,566 92 |
| Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre | 285,076 92 |
| Recettes de l'exploitation | 15,968,804 91 |
| Montant, au 31 décembre 1851, des approvisionnements au magasin central. | 1,550,795 16 |
| Régie du chemin de fer | 20,495 19 |
| Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature pour la construction du chemin de fer | 2,283,824 05 |
| Somme non renseignée dans les dépenses de construction | 74 71 |
| | |
| Solde au 31 décembre 1851 | 212,855,266 09 |
| Balance. fr. | 235,809,541 46 |

Le solde de ce compte représente toutes les charges dont le trésor est grevé par suite de la construction et de l'exploitation du chemin de fer.

| | |
|---|-----------------------|
| Ainsi qu'on le voit, ce solde s'élevait au 31 décembre 1851 | |
| à | fr. 212,853,266 09 |
| D'après le Compte-rendu de l'exercice 1850, le montant des charges constatées au 31 décembre de cet exercice était de . | 212,270,964 01 |
| d'où il suit que, sauf la somme de | fr. <u>582,302 08</u> |

le chemin de fer a pu suffire, en 1851, aux dépenses d'exploitation, aux intérêts des capitaux empruntés, à l'amortissement de ces capitaux, en un mot à tous frais quelconques.

Bien que ce résultat soit déjà très-satisfaisant, j'ai l'espoir fondé que le développement progressif du trafic et par conséquent du produit de la voie ferrée, étant combiné avec toutes les économies dont les différentes branches du service seraient reconnues susceptibles et que l'administration s'attachera à réaliser, conduira à améliorer encore la situation et à atténuer les charges qui pèsent sur le trésor public.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



RELEVÉ GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 1^{er} janvier 1852.

| ROUTE PROPREMENT DITE. | | | | | | | | | STATIONS. | | | DÉPENSES GÉNÉRALES. | TOTAL POUR LA ROUTE ET LES STATIONS. | MATÉRIEL DES TRANSPORTS. | | Observations. | |
|--|---|-------------------|--|------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------|-----------------------|--|---------------------|--|---|--------------------------------------|---|----------------------|---------------|--|
| DÉSIGNATION DES SECTIONS. | EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS, DE RÉGOLTES, FRAIS D'ACQUISITION. | FRAIS DE JUSTICE. | TERRASSEMENTS, OUTRAGES D'ART ET POSE DU RAILWAY, y compris les OUVRAGES ET FOUCAINIERES EFFECTUÉS EN RÉGIE. | FOURNITURES SPÉCIALES. | | PLANTATIONS. | DÉPENSES D'INAUGURATION. | MONTANT PAR SECTION. | BATIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS. | | | | | | | | |
| | | | | BILLES. | RAILS ET ACCESSOIRES. | | | | | | | | | | | | |
| LIGNE DU NORD. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bruxelles à Malines..... | 906,995 68 | 21,475 17 | 978,563 08 | 286,471 31 | 1,525,740 43 | 11,140 16 | 59,173 82 | 3,567,560 77 | Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy..... | 15,406 23 | | Personnel..... | 4,588,496 63 | Locomotives et accessoires..... | 7,950,437 56 | | |
| Malines à Anvers..... | 917,150 " | 57,432 88 | 2,039,989 45 | 265,634 50 | 1,458,244 61 | 18,515 25 | 55,728 41 | 4,770,555 06 | Bruxelles (nouvelle station du Nord)..... | 1,675,684 47 | | Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc..... | 227,087 92 | Pièces de rechange..... | 212,712 96 | | |
| LIGNE DE L'OUEST. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Malines à Termonde..... | 593,191 53 | 8,883 93 | 1,237,442 04 | 265,650 17 | 1,488,918 66 | 14,673 20 | 231 " | 5,408,994 57 | Anvers, Duffel, Vieux-Dieu..... | 1,135,511 61 | | Études de projets, frais d'enquêtes, levés de plans..... | 201,287 85 | Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs..... | 11,280,907 79 | | |
| Termonde à Gand..... | 1,347,149 50 | 57,013 53 | 1,505,247 96 | 290,195 22 | 1,643,014 01 | 15,014 56 | 23,528 79 | 4,861,163 57 | Termonde, Capelle, Malderen..... | 148,235 05 | | Mobilier, instruments, etc..... | 137,835 11 | Métaux, fers divers, etc..... | 1,584,380 03 | | |
| Gand à Druges..... | 1,197,640 53 | 55,107 01 | 2,150,590 09 | 527,218 " | 1,654,527 25 | 19,571 99 | 4,448 23 | 5,586,305 10 | Gand, Wetteren, Audегhem..... | 1,037,207 74 | | Secours..... | 11,071 " | Brouettes, charrettes et canots..... | 27,572 11 | | |
| Druges à Ostende y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce..... | 590,506 98 | 11,660 75 | 1,515,206 93 | 187,988 84 | 885,951 27 | 11,328 43 | 5,958 47 | 5,002,781 67 | Bruges, Aeltre, Bloemendael..... | 587,939 02 | | Dépenses imprévues et extraordinaires..... | 175,187 42 | Bascules et poids..... | 102,620 74 | | |
| EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gand à Deynze-Peteghem..... | 525,802 23 | 15,568 66 | 482,543 19 | 159,685 42 | 1,332,086 73 | 571 20 | 5,591 53 | 4,357,938 07 | Ostende, Plasschendael..... | 434,778 89 | | | | Paniers pour le transport des marchandises..... | 29,900 " | | |
| Deynze-Peteghem à Courtray..... | 717,141 62 | 8,005 77 | 966,750 81 | 120,800 " | 930,223 88 | 421 52 | 5,591 53 | 4,357,938 07 | Deynze..... | 29,748 23 | | | | Objets de ferblanterie..... | 63,181 53 | | |
| Courtray à la Frontière de France..... | 645,985 52 | 41,856 82 | 1,458,649 40 | 259,586 " | 930,223 88 | 32 50 | 800 " | 5,514,832 12 | Courtray, Harlebeke, Waereghem..... | 208,096 53 | | | | Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, etc..... | 558,284 18 | | |
| Mouscron à Tournay..... | 916,564 12 | 9,395 19 | 1,544,802 29 | 95,684 " | 514,534 80 | 1,111 20 | 1,942 40 | 5,081,854 " | Mouscron..... | 137,835 39 | | | | Transport de matériel anglais..... | 45,035 02 | | |
| LIGNE DE L'EST. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Malines à Louvain..... | 835,064 18 | 14,960 67 | 1,751,408 99 | 277,684 38 | 1,469,473 05 | 8,873 80 | 15,160 27 | 4,568,650 42 | Liège..... | 526,078 40 | | | | Main-d'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires..... | 2,454,092 50 | | |
| Louvain à Tirlemont..... | 748,753 01 | 7,620 58 | 4,024,070 73 | 194,884 54 | 1,068,902 43 | 16,998 94 | 2,239 73 | 6,063,471 82 | Chaudfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée..... | 128,210 11 | | | | | | | |
| Tirlemont à Waremme..... | 546,950 82 | 1,269 08 | 2,905,859 65 | 292,535 82 | 1,298,663 56 | 15,637 15 | " | 5,050,786 06 | Dolhain, Herbesthal..... | 18,210 81 | | | | | | | |
| Waremme à Ans..... | 803,182 49 | 23,658 68 | 1,754,164 15 | 254,433 " | 934,591 45 | 6,104 53 | " | 5,439,956 10 | Verviers..... | 350,438 84 | | | | | | | |
| Ans à la Meuse. (Route proprement dite.....) | 1,564,894 29 | 19,598 01 | 1,910,661 35 | 98,271 85 | 600,132 80 | 5,874 03 | 5,102 60 | 4,002,535 11 | Saint-Trond, Landen..... | 116,715 61 | | | | | | | |
| Ans à la Meuse. (Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.....) | " | " | 1,488,379 61 | " | " | " | " | 1,488,379 61 | Hasselt..... | 5,563 46 | | | | | | | |
| Pont du Val-Benoît..... | " | " | 1,451,616 86 | " | " | " | " | 1,451,616 86 | Bruxelles (Midi)..... | 274,354 34 | | | | | | | |
| De la Meuse à la frontière de Prusse..... | 5,317,353 66 | 80,364 53 | 17,133,345 39 | 393,353 72 | 1,739,736 24 | 5,906 41 | 18,171 65 | 23,109,011 60 | Hal, Tubise..... | 234,780 90 | | | | | | | |
| EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Landen à Saint-Trond..... | 262,294 22 | 9,711 14 | 576,347 70 | 35,585 " | 509,720 67 | 7,304 05 | 5,046 73 | 1,224,299 55 | Braine-le-Comte..... | 177,224 89 | | | | | | | |
| Saint-Trond à Hasselt..... | " | " | 6,740 73 | 861 " | " | " | " | 7,601 73 | Soignies..... | 69,519 09 | | | | | | | |
| LIGNE DU MIDI. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bruxelles à Tubise..... | 2,085,067 78 | 29,053 61 | 1,636,027 97 | 54,298 06 | 1,177,637 72 | 8,692 68 | 11,430 03 | 5,292,227 87 | Jurbise..... | 69,952 76 | | | | | | | |
| Tubise à Soignies..... | 860,138 82 | 7,348 60 | 5,008,648 10 | 115,703 44 | 878,731 61 | 1,170 26 | 241 45 | 4,922,224 26 | Mons..... | 430,573 33 | | | | | | | |
| Soignies à Mons..... | 1,093,096 99 | 29,649 53 | 2,611,827 92 | 292,505 20 | 1,550,431 25 | " | 16,364 53 | 5,286,193 22 | Jemmapes, Saint-Ghislain, Boussu, Thulin, Quévrain..... | 517,976 58 | | | | | | | |
| Mons à Quévrain..... | 1,424,591 53 | 42,453 54 | 1,836,627 13 | 249,391 05 | 1,082,216 27 | " | " | 4,633,569 14 | Manage, Écaussines..... | 29,391 44 | | | | | | | |
| Tournay à Jurbise..... | 780 72 | " | " | " | " | " | " | 780 72 | Charleroy..... | 338,169 54 | | | | | | | |
| Branche de raccordement des stations du Nord et du Sud à Bruxelles et nouvelle station du Nord..... | 526,554 08 | 8,910 22 | 222,840 04 | 26,180 80 | 216,490 79 | " | 7,826 78 | 1,008,382 71 | Floreffe, Tamines, Châtelineau..... | 88,753 23 | | | | | | | |
| EMBRANCHEMENT DE NAMUR. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Braine-le-Comte à Charleroy..... | 2,039,737 68 | 42,011 71 | 4,989,922 06 | 525,437 04 | 2,463,954 93 | 1,072 60 | 834 " | 10,080,990 04 | Namur..... | 77,247 " | | | | | | | |
| Charleroy à Namur..... | 1,474,542 40 | 26,085 74 | 4,170,109 61 | 296,456 76 | 1,058,421 87 | 704 70 | 1,396 76 | 7,007,695 84 | Ath, Lenze..... | 549 08 | | | | | | | |
| Fers dont l'emploi n'est pas encore déterminé..... | " | " | " | 490,926 " | " | " | " | 490,926 " | Ensemble, pour bâtiments et constructions..... | 11,715,961 77 | | | | | | | |
| TOTAL des dépenses de premier établissement. | 23,480,818 02 | 889,472 57 | 64,956,566 55 | 5,718,517 50 | 27,350,693 18 | 166,882 78 | 200,690 79 | 124,663,243 19 | Ensemble pour dépendances..... | 2,596,794 41 | | | 5,158,983 95 | 143,854,049 88 | 23,871,162 22 | | |

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

| | |
|--|-----------------------|
| Établissement des sections décrétées, y compris la somme de fr. 78,935-44, votée par la loi du 4 juin 1830 et imputable sur le budget de cet exercice..... | 124,663,243 19 |
| Construction des bâtiments et dépendances..... | 14,110,736 18 |
| Dépenses générales (personnel, frais de conduite et de bureau).... | 5,133,985 93 |
| | 143,932,983 32 |
| Matériel des transports..... | 23,871,162 22 |
| TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement.. | 167,804,145 54 |

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAYEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

| | |
|--|-----------------------|
| Aux dépenses de premier établissement proprement dit, détaillées dans le tableau ci-contre..... | 167,804,145 54 |
| Il faut ajouter, comme imputées sur le fonds spécial de construction, les sommes suivantes : | |
| A. Sommes restant à la disposition de la régie au 1 ^{er} janvier 1832..... | 20,495 19 |
| B. Sommes imputées sur le fonds spécial et employées à couvrir des dépenses autres que celles de premier établissement : | |
| 1° Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1833 et 1836, antérieurement aux allocations du budget..... | 899,908 40 |
| 2° Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget..... | 100,996 27 |
| 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, cédées 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..... | 168,537,669 81 |

(41)

N° II.

État général des billes remplacées pendant l'année 1851.

| LIGNES. | SECTIONS. | 1 ^{er} TRIMESTRE. | | | 2 ^o TRIMESTRE. | | |
|-------------|----------------------------|----------------------------|--------|---------------------|---------------------------|--------|---------------------|
| | | CHÈNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES. | CHÈNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES. |
| NORD..... | Bruxelles à Malines..... | 408 | 1 | 41 | 748 | 99 | 130 |
| | Malines à Anvers..... | 535 | 144 | 71 | 1,574 | 203 | 112 |
| EST..... | Malines à Louvain..... | 42 | 66 | 503 | 374 | " | 1,042 |
| | Louvain à Tirlemont..... | 31 | " | 19 | 83 | " | " |
| | Tirlemont à Waremme..... | 55 | 50 | " | 278 | 49 | 52 |
| | Waremme à Ans..... | " | " | " | 54 | 8 | " |
| | Landen à Saint-Trond..... | 6 | 5 | 15 | 2 | " | 36 |
| | Saint-Trond à Hasselt..... | 13 | " | " | 19 | " | " |
| VESDRE..... | Ans à la Meuse..... | " | " | " | " | " | 33 |
| | Liège à la frontière..... | 538 | " | " | 145 | " | " |
| OUEST..... | Malines à Gand..... | 1,120 | 88 | 1 | 3,101 | 5 | 78 |
| | Gand à Ostende..... | " | " | 493 | 610 | " | 179 |
| | Gand à Courtray..... | 533 | 23 | 11 | 483 | 54 | 59 |
| | Courtray à Tournay..... | " | " | 113 | 55 | 2 | 467 |
| | Tournay à Jurbise..... | " | " | " | " | " | " |
| MIDI..... | Bruxelles à Tubise..... | " | " | 67 | " | " | 78 |
| | Tubise à Soignies..... | " | " | 117 | 2,286 | 409 | 1,754 |
| | Soignies à Mons..... | 171 | 35 | 418 | 782 | 181 | " |
| | Mons à Quiévrain..... | " | " | 4 | 345 | 97 | " |
| NAMUR..... | Braine à Namur..... | 107 | " | " | 275 | " | 1,962 |
| | TOTAUX..... | 3,179 | 410 | 1,673 | 10,992 | 1,107 | 3,924 |
| | | | 3,264 | | | 18,023 | |

| 3° TRIMESTRE. | | | 4° TRIMESTRE. | | | TOTAL. | | | Observations. |
|---------------|--------|--------------------|---------------|--------|--------------------|--------|--------|--------------------|--|
| CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES | CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES | CHÊNE. | SAPIN. | AUTRES ESSENCES | |
| 572 | 339 | 64 | 619 | 87 | 59 | 2,147 | 540 | 274 | Nombre de billes qui se trouvaient en approvisionnement au 1 ^{er} jan- vier 1851 23,950 Billes fournies en 1851 47,000 Ensemble 70,950 |
| 619 | 209 | 44 | 271 | 121 | 21 | 2,587 | 679 | 243 | |
| 126 | 53 | 933 | 519 | 61 | " | 861 | 180 | 2,500 | Le nombre de billes em- ployées au renouvelle- ment a été de 44,050 On en a employé pour construction de voies d'évitement, etc. 4,389 } 48,439 |
| 1,625 | 4 | " | 150 | 63 | " | 1,869 | 67 | 19 | |
| 612 | " | 108 | 249 | 5 | 37 | 1,192 | 102 | 177 | Reste en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1852 22,511 |
| 602 | 59 | 12 | 96 | 33 | 13 | 732 | 122 | 27 | |
| 49 | 13 | 37 | 5 | 7 | " | 62 | 25 | 36 | La différence qui existe entre le chiffre de 48,424 billes ôtées des voies, et celui de 44,050 billes neuves, employées à leur rempla- cement, résulte de l'emploi des rails à double bourrelet dont les portées sont de 1 ^m ,02 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0 ^m ,90. |
| 18 | " | " | 179 | " | " | 251 | " | " | |
| 37 | 43 | 42 | " | " | 24 | 37 | 43 | 101 | |
| 601 | " | " | 112 | " | " | 1,214 | " | " | |
| 2,205 | 1 | 471 | 968 | " | 33 | 7,392 | 92 | 383 | |
| 1,269 | " | 442 | 254 | 18 | 366 | 2,115 | 18 | 1,480 | |
| 789 | 283 | 33 | 319 | 236 | 1 | 2,528 | 386 | 106 | |
| 60 | 23 | 1,234 | 1,204 | 42 | 167 | 1,297 | 67 | 1,985 | |
| " | " | " | 15 | " | " | 13 | " | " | |
| 1,258 | 130 | 48 | " | " | 70 | 1,258 | 150 | 263 | |
| 100 | 130 | 2,028 | " | " | 1 | 2,586 | 339 | 3,880 | |
| 34 | " | 435 | " | " | " | 1,007 | 216 | 355 | |
| 90 | 44 | 121 | " | " | " | 455 | 141 | 123 | |
| 100 | " | 640 | 37 | " | " | 339 | " | 2,602 | |
| 10,372 | 1,363 | 6,754 | 4,977 | 713 | 776 | 29,720 | 5,393 | 13,109 | |
| 18,671 | | | 6,466 | | | 48,424 | | | |

N° III. — Tableau indiquant le prix des

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

billes, depuis 1840 jusqu'à 1851 inclusivement.

| 1844. | 1845. | 1846. | 1847. | | 1848.. | | 1849. | 1850. | 1851. |
|-------------|-------|-------|--------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | CHÊNE. | ESSENCES DIVERSES. | CHÊNE. | ESSENCES DIVERSES. | | | |
| 4 17 | 4 95 | 5 53 | | | | | | | |
| 4 15 | 4 95 | 5 53 | | | 3 77 à 4 92 | 2 78 | 3 96 à 4 08 | 3 99 à 4 06 | 3 45 à 3 77 |
| 3 74 | 4 46 | 5 16 | | | 4 73 | | 3 92 à 3 94 | 3 94 | 3 60 à 3 74 |
| 3 70 | 4 62 | 5 38 | | | | | | | |
| 4 35 | 4 89 | 5 39 | | | 3 78 à 4 64 | | 3 66 à 4 29 | 4 17 à 4 25 | 3 70 |
| 4 55 | 5 03 | 5 20 | | | | | | | |
| 4 48 | 5 40 | 5 75 | | | 3 97 à 4 92 | | 4 09 à 4 58 | 4 08 à 4 31 | 3 79 à 3 89 |
| 4 67 | 5 38 | 5 38 | | | | | | | |
| 4 67 | 5 38 | 5 38 | | | 4 85 | | | 4 06 | 3 90 à 3 98 |
| 3 20 | 4 90 | 4 95 | | | | | | | |
| 3 35 | 4 40 | 5 47 | | | 5 25 | | | | |
| 3 82 | 4 80 | 5 65 | | | | | | 3 95 à 4 78 | |
| 3 82 | 4 80 | 5 65 | 5 62 | 3 35 | 5 25 | | | 4 63 à 4 66 | 4 10 |
| 4 48 | 4 16 | 6 45 | | | | | | | |
| " | 5 20 | 6 20 | | | | | | | |
| " | 4 90 | 6 20 | | | 5 24 | | | | |
| " | 4 95 | 6 20 | | | | | 4 58 à 4 88 | 4 60 | 3 98 |
| 4 80 à 4 90 | 4 91 | 6 20 | | | | | | | |
| 3 90 | 4 80 | " | | | 5 25 | " | 4 65 | 4 10 | |
| 5 08 | 5 40 | 5 25 | | | 4 23 à 4 95 | | | | |
| 5 35 | 5 40 | 5 25 | | | | | | | |
| 5 35 | 5 40 | 5 25 | | | | 3 47 à 3 97 | 3 80 à 4 49 | 3 60 à 3 84 | |
| 5 16 | 5 40 | 5 25 | | | 5 60 | | | | |
| 5 28 | 5 30 | 6 75 | | | | | | | |
| " | 5 57 | 6 29 | | | 4 15 à 5 15 | | 3 50 à 3 96 | 3 65 à 3 85 | 3 45 |
| " | 5 37 | 6 25 | | | | | | | |
| " | " | " | " | " | " | " | 4 00 à 4 47 | 3 75 à 3 89 | |

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

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

En 1851, 33,000 id. 142,456-00, id. 3-75.

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

| SECTIONS. | ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION. | ÉTENDUE EN KILOMÈTRES. | | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS. | | IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 ^{er} JANVIER 1852. | | |
|----------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------|---|--|---|-------------|------------------------|
| | | 1 ^{re} VOIE. | 2 ^e VOIE. | VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES | VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS | ONDULÉS. | PARALLÈLES. | A DOUBLE BOURRELET. |
| | | | | | | | | |
| Bruxelles à Malines..... | 1855 | 20 | » | 46,802 | 21,740 | 56,400 | 66,100 | 56,400 |
| | 1858 | » | 20 | | | | | |
| | 1841 | 5 | » | | | | | |
| Malines à Anvers..... | 1856 | 24 | » | 54,503 | 7,068 | 60,800 | 17,700 | 44,600 |
| | 1858 | » | 24 | | | | | |
| | 1840 | 5 | 5 | | | | | |
| Malines à Louvain..... | 1857 | 24 | 2 | 48,912 | 4,540 | 10,300 | 25,800 | 72,200 |
| | 1859 | » | 10 | | | | | |
| | 1841 | » | 12 | | | | | |
| Louvain à Tirlemont..... | 1857 | 19 | » | 58,635 | 2,271 | 14,100 | 24,000 | 43,800 |
| | 1859 | » | 8 | | | | | |
| | 1841 | » | 11 | | | | | |
| Tirlemont à Waremme..... | 1858 | 26 | » | 82,015 | 4,017 | 13,000 | 41,900 | 55,100 |
| | 1859 | » | 15 | | | | | |
| | 1841 | » | 15 | | | | | |
| Waremme à Ans..... | 1858 | 20 | » | 40,035 | 3,797 | 13,000 | 55,700 | 57,100 |
| | 1841 | » | 20 | | | | | |
| Landen à Saint-Trond..... | 1859 | 10 | » | 10,751 | 1,810 | 24,900 | 100 | 100 |
| Saint-Trond à Hasselt..... | 1847 | 17 | » | 17,138 | 3,089 | 3,800 | 56,700 | » |
| Ans à la Meuse..... | 1842 | 6 | 6 | 11,548 | 7,961 | 14,900 | 24,000 | 100 |
| Liège à la frontière..... | 1842 | 4 | » | 77,147 | 10,503 | 17,600 | 69,300 | 87,900 |
| | 1845 | 53 | 59 | | | | | |
| Malines à Gand..... | 1857 | 36 | » | 111,124 | 7,433 | 133,000 | 54,400 | 49,900 |
| | 1859 | » | 53 | | | | | |
| | 1841 | » | 23 | | | | | |
| Gand à Ostende..... | 1858 | 67 | » | 89,186 | 9,206 | 128,000 | 5,900 | 62,900 |
| | 1846 | » | 6 | | | | | |
| | 1849 | » | 15 | | | | | |
| | 1850 | » | 4 | | | | | |
| Gand à Courtray..... | 1859 | 43 | » | 43,725 | 6,137 | 3,900 | 92,100 | 3,200 |
| A reporter..... | | 379 | 260 | 641,583 | 90,106 | 477,900 | 491,900 | 493,500 |

des renouvellements de rails effectués au 1^{er} janvier 1852.

| RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE. | | | | | | | | | | Observations. |
|--|---------|---------|--------------------|--------|---------|---------------------|-------|--------|-------------------|--|
| ONDULÉS. | | | PARALLÈLES. | | | A DOUBLE BOURRELET. | | | TOTAL GÉNÉRAL. | |
| 1840 à 1850. | 1851. | TOTAL. | 1840 à 1850. | 1851. | TOTAL. | 1848 à 1850. | 1851. | TOTAL. | | |
| 53,575 | 3,285 | 60,660 | 6,160 | 4,550 | 10,690 | 151 | 25 | 156 | 71,506 | <p>Il a été fourni en rails neufs pendant l'année 1851 73,778.20</p> <p>Les remaniages de rails pendant la même année ont produit 21,669.10</p> <p>Ensemble 95,447.30</p> <p>Les remplacements effectués pendant l'exercice 1851 ont exigé l'emploi d'une quantité de rails neufs équivalente à 101,483.37</p> <p>Il y a donc eu insuffisance de 6,036.97</p> <p>qui ont été empruntés aux dépôts affectés à la construction des voies nouvelles et qui seront restitués lorsque les fournitures adjudgées pour l'entretien en 1851 seront complétées.</p> |
| 59,115 | 20,461 | 59,616 | 97 | 1,548 | 1,645 | 186 | 47 | 255 | 61,494 | |
| 50,067 | 7,495 | 57,560 | 1,500 | 5,518 | 5,018 | 56 | 15 | 71 | 62,649 | |
| 26,754 | 686 | 27,440 | 6,410 | 6,135 | 12,595 | 80 | 40 | 126 | 40,161 | |
| 57,872 | 118 | 57,990 | 5,495 | 4,078 | 7,575 | 50 | 18 | 48 | 45,611 | |
| 54,525 | 695 | 55,220 | 591 | 637 | 1,248 | 220 | 157 | 537 | 56,825 | |
| 3,071 | 2,519 | 5,590 | " | " | " | " | " | " | 5,590 | |
| " | " | " | 25 | 377 | 400 | " | " | " | 400 | |
| 5,545 | 975 | 4,518 | 276 | 164 | 440 | " | " | " | 4,958 | |
| 64,865 | -1,577 | 66,240 | 4,728 | 2,172 | 6,900 | " | 120 | 120 | 75,260 | |
| 80,524 | 6,426 | 86,950 | 1,204 | 2,096 | 5,550 | " | " | " | 90,250 | |
| 25,634 | 11,146 | 56,800 | 205 | 675 | 880 | 220 | 260 | 480 | 58,169 | |
| 51 | 5 | 54 | 6,719 | 1,081 | 7,800 | " | " | " | 7,854 | |
| 421,394 | 107,184 | 478,618 | 51,410 | 27,181 | 538,490 | 925 | 677 | 1,600 | 518,507 | |

| SECTIONS. | ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION. | ÉTENDUE EN KILOMÈTRES. | | DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS. | | IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 ^{er} JANVIER 1882. | | |
|--------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------|---|---|---|-------------|------------------------|
| | | 1 ^{re} VOIE. | 2 ^e VOIE. | VOIES PRINCIPALES ET POULIES VOIES. | VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS. | ONDULÉS. | PARALLÈLES. | A DOUBLE BOURRELET. |
| | | | | | | | | |
| Report..... | | 579 | 260 | 641,383 | 90,106 | 477,900 | 491,900 | 493,500 |
| Courtray à Tournay | 1842 | 54 | " | 49,956 | 4,632 | 18,100 | 63,500 | 23,700 |
| | 1847 | " | 5 | | | | | |
| | 1849 | " | 12 | | | | | |
| Tournay à Jurbise..... | 1847 | 15 | " | 96,987 | 5,155 | " | 204,500 | " |
| | 1848 | 33 | " | | | | | |
| | 1850 | " | 48 | | | | | |
| Bruxelles à Tubise..... | 1840 | 20 | " | 59,592 | 11,503 | 7,000 | 54,200 | 40,600 |
| | 1844 | " | 5 | | | | | |
| | 1846 | " | 15 | | | | | |
| Tubise à Soignies..... | 1841 | 17 | " | 55,555 | 6,507 | 1,000 | 40,200 | 58,100 |
| | 1846 | " | 17 | | | | | |
| Soignies à Mous..... | 1841 | 24 | " | 48,145 | 2,691 | 200 | 25,700 | 77,800 |
| | 1846 | " | 15 | | | | | |
| | 1847 | " | 11 | | | | | |
| Mons à Quiévrain..... | 1842 | 20 | " | 40,009 | 8,815 | 100 | 49,500 | 48,200 |
| | 1846 | " | 4 | | | | | |
| | 1847 | " | 16 | | | | | |
| Braine à Namur..... | 1842 | 14 | " | 126,982 | 15,466 | 900 | 158,200 | 126,200 |
| | 1843 | 63 | " | | | | | |
| | 1846 | " | 6 | | | | | |
| | 1847 | " | 19 | | | | | |
| | 1849 | " | 21 | | | | | |
| TOTAUX | | 621 | 480 | 1,076,569 | 145,675 | 503,200 | 1,087,100 | 849,800 |
| | | 1,071 | | 1,220,242 | | 2,442,100 | | |

| RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE. | | | | | | | | | | Observations. |
|--|---------|---------|-------------------|--------|---------|---------------------|------|--------|----------------|---------------|
| ONDULÉS. | | | PARALLÈLES. | | | A DOUBLE BOURRELET. | | | TOTAL GÉNÉRAL. | |
| 1840 à 1850 | 1851 | TOTAL. | 1840 à 1850 | 1851 | TOTAL. | 1848 à 1850 | 1851 | TOTAL. | | |
| 421,394 | 107,184 | 478,618 | 51,410 | 27,181 | 558,490 | 925 | 677 | 1,600 | 518,507 | |
| 197 | 168 | 362 | 2,430 | 3,721 | 6,171 | 86 | 14 | 100 | 6,633 | |
| " | " | " | " | 108 | 108 | " | " | " | 108 | |
| 724 | 286 | 1,020 | 14,810 | 3,100 | 17,910 | " | 20 | 20 | 18,930 | |
| 47 | | 47 | 4,293 | 11,500 | 15,793 | " | 10 | 10 | 15,850 | |
| 28 | " | 28 | 19,700 | 8,900 | 28,600 | 4 | 110 | 114 | 28,742 | |
| 73 | " | 73 | 4,499 | 2,321 | 6,820 | 5 | 5 | 10 | 6,903 | |
| " | " | " | 24,534 | 18,009 | 42,633 | 18 | " | 18 | 42,631 | |
| 422,503 | 37,645 | 480,148 | 101,604 | 71,830 | 173,524 | 1,036 | 836 | 1,872 | 685,844 | |
| 480,148 | | | 173,524 | | | 1,872 | | | 685,844 | |

N° V.

Relevé, par lot, des quantités de houille en roche de charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 18 décembre suivant.

| N° DES LOTS. | DÉSIGNATION DES STATIONS | | QUANTITÉS de charbon FOURNIES. — Mètre cube. | PRIX par Mètre cube. | SOMMES PAYÉES. | Observations. |
|--------------|--------------------------|---------------|--|----------------------------|-------------------|--|
| | D'ALIMENTATION. | DE RÉCEPTION. | | | | |
| 1 | Ans..... | Ans..... | 148,000 | 15 » | 2,178 » | Houille en roche pour les forges de l'arsenal. |
| 2 | Ans..... | Id..... | 968,486 | 8 85 | 8,591 46 | |
| 3 | Jemmapes..... | Jemmapes.. | 764,780 | 9 28 | 7,074 21 | Charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc. |
| 4 | Manage..... | Manage... | 5,669,706 | 6 94 | 28,467 76 | |
| 5 | Haut-Pré..... | Haut-Pré.. | 5,004,739 | 6 64 | 19,981 47 | |
| | TOTAUX..... | | 8,832,681 | | 63,219 90 | |

Le prix moyen de revient par mètre cube de charbon, lots n° 2, 3, 4 et 5, en 1851, est de fr. 7-26.

(51)

N^o VI.

État de la fabrication du coke par l'État, en 1851, aux fours de Hal.

| CHARBON EMPLOYÉ À LA FABRICATION DU COKE. MÈTRES CUBES. | PRODUITS OBTENUS DU CHARBON EMPLOYÉ. | | | | DÉPENSES | | |
|--|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------------|--|--|
| | COKE. | | MENU COKE. | CENDRES. | PRIX D'ACHAT DES CHARBONS. | FRAIS DE TRACTION DE MANÈGE À HAL à fr. 0-60 par mètre cube. | SALAIRES D'OUVRIERS EMPLOYÉS à la FABRICATION. |
| | HECTOLITRES. | KILOGRAMMES. | HECTOLITRES. | HECTOLITRES. | | | |
| 4,710 ² / ₁₀ | 90,894 | 3,170,790 | 2,250 | 2,642 | 42,342 89 | 2,826 12 | 3,682 50 |

| DE FABRICATION. | | | | | PRIX DE REVIENT DU COKE. | | Observations. |
|--|---|-----------|--|--|--------------------------|----------------------|---------------|
| FRAIS DE RÉPARATION D'OUTILS. | FRAIS DE RÉPARATION DES FOURS. | TOTAL. | A DÉDUIRE pour valeur du menu coke à fr 8-40 l'hec- tolitre, et des cendres à 0-10 l'hectolitre. | RESTE FOUR DÉPENSE DE FABRICATION. | PAR HECTOLITRE. | PAR 1,000 KILOGR. | |
| 108,52 | 225,45 | 50,179 99 | 1,164 20 | 49,015 79 | 0.541 | 15,459 | |

N° VII.

Relevé, par lot, des quantités de coke fournies en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 11 décembre suivant.

| N° DES LOTS. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | | QUANTITÉS DE COKE FOURNIES. — Kilogrammes. | PRIX par 1,000 KIL. | SOMMES PAYÉES. | Observations. |
|--------------|---------------------------|--------------|--|---------------------------|-------------------|---|
| | D'ALIMENTATION. | DERÉCEPTION. | | | | |
| 1 | Ostende..... | Manage ... | 1,404,090 | 15 30 | 21,912 32 | |
| 2 | Gand..... | Id..... | 5,105,285 | 15 50 | 79,638 84 | |
| 5 | Tournay..... | Id..... | 5,268,595 | 15 94 | 82,042 83 | |
| 4 | Jurbise..... | Id..... | 1,554,230 | 15 94 | 21,568 26 | |
| 5 | Mons..... | St-Ghislain. | 242,000 | 17 45 | 4,404 16 | |
| 6 | Braine-le-Comte. | Manage.... | 4,219,409 | 15 94 | 68,536 35 | Coke fabriqué dans les fours de l'État par l'industrie privée. |
| 8 | Quiévrain..... | St-Ghislain. | 2,565,525 | 17 45 | 46,206 64 | |
| 9 | Manage..... | Manage ... | 1,097,452 | 15 44 | 16,848 05 | |
| 10 | Charleroy..... | Charleroy.. | 1,856,672 | 17 25 | 32,048 04 | |
| 11 | Namur..... | Marchiennes | 459,799 | 17 66 | 8,079 09 | |
| | | Châtelineau | 449,750 | 18 " | 7,902 79 | |
| 12 | Bruxelles (Nord) | Manage.... | 2,189,865 | 15 95 | 54,945 61 | |
| 13 | Malines..... | Malines.... | 5,484,487 | 17 80 | 96,954 27 | id. id. |
| 14 | Anvers..... | Id..... | 1,660,800 | 17 80 | 29,227 42 | id. id. |
| 15 | Louvain..... | Ans..... | 1,590,157 | 16 93 | 27,905 62 | |
| 16 | Tirlemont..... | Id..... | 2,802,069 | 17 85 | 53,592 26 | id. id. |
| 17 | Landen..... | Liège..... | 914,095 | 19 10 | 19,507 14 | |
| 18 | Waremmes.... | Id..... | 925,194 | 19 15 | 18,555 55 | |
| 19 | Ans..... | Ans..... | 5,056,174 | 17 " | 82,991 01 | id. id. |
| 20 | Liège..... | Liège..... | 2,588,160 | 19 " | 44,471 58 | |
| 21 | Verviers..... | Id..... | 1,555,000 | 18 90 | 51,167 81 | |
| 22 | Ronheide..... | Verviers... | 899,925 | 18 50 | 16,529 76 | |
| TOTAUX..... | | | 45,424,552 | | 784,061 56 | |

Le prix moyen de revient par 1,000 kil. de coke fabriqué par l'industrie privée en 1851 est de fr. 17-27.

N° VIII.

Tableau statistique de la consommation du coke pendant l'année 1851.

| TRIMESTRES. | NOMBRE TOTAL | | NOMBRE D'HEURES DE stationnement | NOMBRE DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES. | CONSOMMATION TOTALE DE COKE. | RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ | | | |
|----------------------------|-------------------------|--|---|--|------------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|---------------------|
| | DE LIEUES PARCOURUS. | DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES À UNE LIEUE. | | | | POUR LE PARCOURS. | POUR LE STATIONNEMENT. | POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES. | POUR LE SERVICE. |
| 1 ^{er} TRIMESTRE. | 200,798 | 2,288,508 | 62,769 | 7,908 | 11,647,828 | 8,879,508 | 860,670 | 1,106,700 | 801,150 |
| 2 ^e TRIMESTRE. | 250,012 | 2,336,626 | 66,319 | 7,997 | 11,540,140 | 8,821,978 | 928,380 | 1,119,580 | 470,238 |
| 3 ^e TRIMESTRE. | 250,419 | 2,948,960 | 69,428 | 8,190 | 11,888,838 | 9,448,618 | 1,001,010 | 1,146,600 | 298,610 |
| 4 ^e TRIMESTRE. | 249,611 | 2,851,663 | 72,654 | 8,573 | 13,893,180 | 11,099,660 | 1,014,540 | 1,200,220 | 878,760 |
| Totaux et moyennes | 950,837 | 10,592,787 | 271,567 | 32,668 | 48,769,980 | 38,246,788 | 3,804,870 | 4,873,400 | 2,148,788 |

| CONSUMMATION TOTALE | | COKE CONSOMMÉ EN MOYENNE PAR LIEUE DE CINQ KILOMÈTRES PARCOURUE. | | | | | RAPPORT DE LA CONSUMMATION POUR LE STATIONNEMENT, L'ALLUMAGE ET LE SERVICE AVEC LA CONSUMMATION TOTALE. | <i>Observations.</i> |
|-------------------------|--|---|------------------------------|--|---------------------|---|--|----------------------|
| PAR LIEUE PARCOURUE. | PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE A UNE LIEUE. | POUR LE PARCOURS. | POUR LE STATIONNEMENT. | POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES. | POUR LE SERVICE. | ENSEMBLE pour le STATIONNEMENT, L'ALLUMAGE ET LE SERVICE. | Pour cent | |
| 35.52 | 5.16 | 42.52 | 4.10 | 5.28 | 3.82 | 15.20 | 25.78 | |
| 49.50 | 4.44 | 58.53 | 4.04 | 4.87 | 2.04 | 10.95 | 22.21 | |
| 47.48 | 4.04 | 57.72 | 4.00 | 4.58 | 1.18 | 9.76 | 20.56 | |
| 55.66 | 4.91 | 44.47 | 4.06 | 4.81 | 2.52 | 11.19 | 20.10 | |
| 51.89 | 4.60 | 40.69 | 4.05 | 4.87 | 2.28 | 11.20 | 21.58 | |

N° IX.

*Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke,
et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1851.*

| TRIMESTRES. | PRIMES PAYÉES POUR ÉCONOMIES DE COKE AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES. | PRIMES PAYÉES POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ DES CONVOIS | | TOTALS. | Observations. |
|------------------------------|--|---|--------------------------------------|-----------|---------------|
| | | AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES. | AUX CHEFS-GARDES ET GARDES. | | |
| 1 ^{er} trimestre. . | 5,750 94 | 3,208 21 | 2,290 37 | 11,249 52 | |
| 2 ^e id. . . . | 3,956 02 | 3,072 82 | 2,606 56 | 9,725 40 | |
| 3 ^e id. . . . | 5,937 73 | 3,480 50 | 2,703 63 | 12,121 86 | |
| 4 ^e id. . . . | 3,323 18 | 2,821 70 | 2,217 47 | 8,367 35 | |
| | | 12,583 23 | 9,908 03 | | |
| | 18,972 87 | 22,491 26 | | 41,464 13 | |

N° XI.

Transport par abonnement.

Bruxelles le 27 novembre 1851.

Afin d'augmenter l'emploi utile des waggons à marchandises, les dispositions suivantes sont arrêtées, pour être mises à exécution à dater du 1^{er} décembre prochain :

1^o Un ou plusieurs waggons seront assurés chaque jour, pour le transport des marchandises à tout expéditeur qui en fera la demande au chef de station, 48 heures à l'avance ;

L'expéditeur devra consigner une somme de 5 francs par waggon, laquelle ne sera toutefois acquise à l'administration que dans le cas où la marchandise ne serait pas rendue à la station de départ le jour convenu. L'administration pourra dès lors disposer du matériel.

2^o Tout expéditeur qui aura à effectuer consécutivement des expéditions d'une certaine importance de marchandises, appartenant au tarif n° 3, pourra obtenir un abonnement aux conditions ci-après.

3^o Le nombre de waggons ne peut sans autorisation spéciale du directeur de l'exploitation, excéder 10 waggons par expéditeur.

4^o Si ce nombre était dépassé dans la demande, le surplus sera engagé sur les waggons disponibles du lendemain ou des jours suivants, à moins qu'il ne soit possible de faire les expéditions au moyen des waggons de la réserve.

5^o L'abonnement comprend une période de sept jours au moins ; les dimanches et jours fériés ne peuvent être décomptés.

6^o Le prix de l'abonnement est de 5 francs par jour et pour chaque waggon. Ce prix est exigible par anticipation au moment et pour la durée de l'abonnement.

L'expéditeur paye, en outre, pour frais de traction, y compris le retour à vide, fr. 1-50 par waggon et par lieue, en prenant pour base les distances indiquées dans les tarifs annexés au livret réglementaire des transports de marchandises. Il est entendu que le chargement et le déchargement s'opéreront par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

7^o La charge du waggon sera de 5,000 kilogrammes.

8^o Les demandes d'abonnement doivent être faites par écrit. Elles seront immédiatement consignées dans un registre d'inscription conforme au modèle ci-annexé, qui contient un compte ouvert à chaque locataire, pour être ensuite annexées au relevé journalier des souches des feuilles de route employées.

Ce registre est arrêté à la fin de chaque période de location, et, à la fin de chaque mois, un relevé séparé de chaque compte d'abonnement sera transmis à l'appui des états récapitulatifs mensuels des recettes.

9° L'expédition des waggons loués a lieu par le premier convoi de marchandises partant après leur chargement.

10° Tout waggon retenu par abonnement doit être garni d'une plaque en métal ou en bois, à fournir par l'expéditeur et portant son nom et son domicile.

11° Toutes les feuilles de route concernant les expéditions de l'espèce, devront être spéciales ; la première feuille renseignera le prix entier de l'abonnement, ainsi que les frais de transport : les autres feuilles, concernant le même abonnement, renseigneront seulement les frais de transport. Elles porteront en tête les mots : *waggons loués du au*

12° Les waggons loués devront être renvoyés à vide, accompagnés d'une feuille de route spéciale du même modèle, par le premier train de marchandises dont le départ suivra le déchargement de ces waggons.

13° Il est formellement défendu aux chefs de station de passage de retenir, sous quelque prétexte que ce soit, aucun de ces waggons vides et ils tiendront la main à ce qu'on les achemine toujours par le plus prochain convoi de marchandises, vers le lieu de chargement.

14° Si, par un motif quelconque, un waggon loué se trouvait hors d'état de servir pendant la période de location, il serait remplacé immédiatement par les soins du chef de la station de passage ou de destination, qui en donnera avis au bureau de départ, au moyen d'une note inscrite dans la colonne d'observations de la feuille de route.

Le Ministre des Travaux Publics,

ÉM. VAN HOOREBEKE.

(61)

N° XII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports
pendant l'année 1851.*

| DÉSIGNATION DES MOIS. | VOYAGEURS | | | | | | | BAGAGES. | | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | FINANCES. |
|-------------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------|---------------|------------------|------------------|----------------|----------------------|--------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------|----------------|
| | CIVILS. | | | | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL | TRANSPORTS | | | 1 ^{re} catégorie. | 2 ^e catégorie. | 3 ^e catégorie. | TOTAL. | |
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. | | | | AU MINIMUM. | AU POIDS TAXÉ. | | | | | | |
| | | | | | | | | Par colis | Quint. | | | | | | |
| JANVIER..... | 22,600 | 72,220 | 180,667 | 275,487 | 3,474 | 1,259 | 280,220 | 4,411 | 4,583 | 59 | 121 | 88 | 328 | 537 | 9,957 |
| FÉVRIER.... | 22,896 | 66,839 | 166,231 | 255,966 | 1,498 | 1,549 | 259,013 | 4,562 | 4,905 | 34 | 112 | 97 | 425 | 634 | 11,019 |
| MARS | 25,177 | 73,705 | 196,414 | 295,296 | 695 | 3,669 | 299,690 | 5,127 | 5,951 | 48 | 154 | 119 | 435 | 708 | 14,046 |
| AVRIL..... | 28,819 | 78,052 | 213,753 | 320,624 | 1,188 | 4,262 | 326,074 | 6,030 | 7,102 | 60 | 178 | 122 | 499 | 799 | 12,316 |
| MAI..... | 37,539 | 90,308 | 245,076 | 372,923 | 6,330 | 4,551 | 383,804 | 6,554 | 9,428 | 151 | 186 | 128 | 498 | 812 | 17,411 |
| JUIN..... | 40,195 | 93,851 | 266,263 | 400,309 | 1,216 | 3,360 | 404,885 | 7,304 | 10,697 | 125 | 157 | 121 | 354 | 632 | 11,759 |
| JUILLET..... | 47,845 | 101,116 | 264,720 | 413,681 | 6,142 | 2,636 | 422,459 | 7,933 | 14,215 | 157 | 190 | 97 | 333 | 620 | 10,452 |
| AOUT..... | 59,399 | 119,642 | 281,415 | 460,456 | 4,540 | 6,189 | 471,185 | 9,361 | 17,783 | 150 | 132 | 88 | 370 | 590 | 8,976 |
| SEPTEMBRE. | 56,566 | 137,323 | 318,740 | 512,629 | 26,023 | 6,910 | 545,562 | 9,994 | 16,541 | 134 | 138 | 63 | 394 | 595 | 8,769 |
| OCTOBRE.... | 37,518 | 99,445 | 244,298 | 381,261 | 8,222 | 2,499 | 391,982 | 7,400 | 11,317 | 126 | 116 | 72 | 427 | 615 | 11,150 |
| NOVEMBRE.. | 25,296 | 79,431 | 179,895 | 284,622 | 1,348 | 2,251 | 288,221 | 5,049 | 6,087 | 86 | 129 | 81 | 354 | 564 | 10,334 |
| DÉCEMBRE.. | 25,612 | 78,832 | 168,527 | 272,971 | 7,152 | 2,538 | 282,661 | 4,463 | 5,358 | 89 | 118 | 96 | 322 | 536 | 13,012 |
| TOTAUX.... | 429,462 | 1,090,764 | 2,725,999 | 4,246,225 | 67,828 | 41,703 | 4,355,756 | 78,188 | 113,967 | 1,219 | 1,731 | 1,172 | 4,739 | 7,642 | 139,201 |

| MARCHANDISES. | | | | | | | | | | | | TRANSPORT PAR ABONNEMENT. | |
|--------------------------|---|--|--------------------------------------|--|--|-------|--------------------------|--|--|---------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| GRANDE VITESSE. | | | | PETITE VITESSE. | | | | | | | | NOMBRE de WAGGONS. | POIDS. — Tonneaux. |
| NOMBRE d'expéditions. | EXPÉDITIONS | | TOTAL DU POIDS en QUINTAUX. | MARCHANDISES ORDINAIRES. | | | | PRODUITS FAVORISÉS. | | | | | |
| | DE 400 kilogr. et MOINS. — Quintaux. | AU-DESSUS de 400 kilogr. — Quintaux. | | Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux. | DE STATION A STATION | | TOTAL. — Tonneaux. | Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux. | DE STATION A STATION | | TOTAL. — Tonneaux. | | |
| | | | | CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t compris. — Tonneaux. | CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t non compris. — Tonneaux. | | | CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t compris. — Tonneaux. | CHARGEMENT et DÉCHARGEM ^t non compris. — Tonneaux. | | | | |
| 30,827 | 9,687 | 5,439 | 15,126 | 2,204 | 13,540 | 404 | 16,148 | 486 | 14,866 | 60,597 | 75,919 | » | » |
| 29,540 | 9,934 | 5,585 | 15,519 | 2,432 | 13,036 | 273 | 15,741 | 645 | 16,063 | 52,216 | 68,924 | » | » |
| 33,685 | 11,741 | 6,214 | 17,955 | 2,799 | 13,903 | 422 | 17,124 | 756 | 17,765 | 63,117 | 81,638 | » | » |
| 37,028 | 11,842 | 6,414 | 18,256 | 2,646 | 13,374 | 720 | 16,740 | 611 | 16,767 | 58,283 | 75,661 | » | » |
| 41,488 | 12,489 | 6,508 | 18,997 | 2,796 | 14,095 | 515 | 17,406 | 461 | 16,441 | 60,687 | 77,589 | » | » |
| 39,633 | 11,995 | 7,023 | 19,018 | 2,638 | 13,612 | 976 | 17,226 | 479 | 14,688 | 63,396 | 78,563 | » | » |
| 39,931 | 13,158 | 7,850 | 21,008 | 2,853 | 14,025 | 672 | 17,550 | 547 | 16,873 | 68,387 | 85,807 | » | » |
| 41,306 | 13,535 | 7,958 | 21,493 | 2,626 | 14,942 | 529 | 18,097 | 573 | 15,817 | 65,689 | 82,079 | » | » |
| 40,611 | 14,229 | 7,290 | 21,519 | 2,818 | 15,201 | 889 | 18,908 | 556 | 15,958 | 73,430 | 89,944 | » | » |
| 44,629 | 15,674 | 8,223 | 23,897 | 2,919 | 16,886 | 847 | 20,652 | 779 | 18,929 | 80,300 | 100,008 | » | » |
| 39,318 | 12,688 | 6,851 | 19,539 | 2,738 | 15,772 | 568 | 19,078 | 724 | 16,911 | 87,392 | 105,027 | » | » |
| 38,390 | 12,430 | 6,406 | 18,836 | 2,662 | 15,763 | 451 | 18,876 | 688 | 18,530 | 93,924 | 113,142 | 88 | 440 |
| 456,586 | 149,402 | 81,761 | 231,163 | 32,131 | 174,149 | 7,266 | 213,546 | 7,305 | 199,608 | 827,388 | 1,034,301 | 88 | 440 |

État récapitulatif, PAR MOIS, de la recette en général, pendant l'année 1851.

| DÉSIGNATION DES MOIS. | VOYAGEURS | | | | | | BAGAGES. | | | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | FINANCES. | MARCHANDISES. | | | | | | | | | | | | | | PRODUITS EXTRAORDINAIRES. | TOTAL. | TÉLÉGRAPHE. | TOTAL GÉNÉRAL. | |
|-------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------------------------|---|---------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------------|---|---------------------------|-------------------|----------------------|------------------|----------------------|
| | CIVILS. | | | | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. | TRANSPORT | | | 1 ^{re} CATÉGORIE. | 2 ^e CATÉGORIE. | 3 ^e CATÉGORIE. | TOTAL. | | GRANDE VITESSE. | | | PETITE VITESSE. | | | | | | TRANSPORT PAR ABONNEMENT. | PRODUITS DIVERS. | TOTAL. | | | | | | | |
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. | | | | AU MINIMUM. | AU POIDS. | | | | | | | TOTAL. | DE 100 KILOG. ET MOINS. | AU-DESSUS DE 100 KILOG. | TOTAL. | AVEC REMISE A DOMICILE. | DE STATION A STATION. | | TOTAL. | AVEC REMISE A DOMICILE. | | | | DE STATION A STATION. | | | | | | TOTAL. |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS. | CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS. | | | | | | CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS. | CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS. | | | | | |
| 1851. JANVIER | 93,027 69 | 459,260 62 | 465,644 51 | 447,929 82 | 4,856 91 | 2,872 72 | 425,659 45 | 2,075 » | 22,259 01 | 24,334 04 | 3,734 25 | 4,304 74 | 4,205 48 | 7,200 24 | 9,740 43 | 5,047 33 | 34,479 63 | 9,920 32 | 44,099 95 | 23,481 54 | 448,821 95 | 3,838 60 | 446,442 09 | 3,853 69 | 97,308 95 | 490,478 23 | 291,640 87 | » | 6,233 48 | 488,416 09 | 40,965 68 | 967,564 24 | 737 80 | 968,302 04 |
| FÉVRIER | 97,564 33 | 451,869 34 | 457,979 01 | 407,442 65 | 4,488 47 | 4,726 74 | 443,627 53 | 2,436 75 | 23,044 40 | 25,478 45 | 2,649 85 | 4,480 33 | 4,348 64 | 7,362 23 | 9,864 40 | 6,265 54 | 33,928 24 | 40,433 49 | 44,064 73 | 25,867 64 | 445,016 04 | 2,014 64 | 442,895 26 | 5,090 93 | 407,058 45 | 474,820 79 | 286,969 87 | » | 6,208 03 | 480,434 89 | 9,464 38 | 947,481 44 | 763 40 | 947,944 84 |
| MARS | 442,939 48 | 474,501 44 | 484,245 46 | 468,686 08 | 912 52 | 47,894 52 | 487,490 42 | 2,408 » | 29,328 76 | 31,736 76 | 3,708 45 | 4,617 43 | 4,764 88 | 9,946 78 | 43,328 79 | 7,243 92 | 40,430 88 | 44,574 57 | 54,702 45 | 30,395 94 | 423,784 30 | 3,327 50 | 457,507 74 | 6,403 87 | 444,321 74 | 209,365 80 | 326,791 38 | » | 7,257 58 | 543,259 45 | 22,617 73 | 4,409,384 92 | 4,347 77 | 4,413,732 69 |
| AVRIL | 428,787 32 | 488,630 58 | 244,449 70 | 534,567 60 | 4,674 50 | 47,887 56 | 554,426 66 | 2,824 25 | 35,408 32 | 38,229 57 | 4,202 90 | 4,656 51 | 4,892 86 | 42,547 08 | 46,096 35 | 6,302 09 | 40,409 55 | 42,033 51 | 52,443 06 | 28,763 50 | 449,944 78 | 3,894 82 | 452,600 40 | 4,802 40 | 407,086 80 | 490,573 34 | 302,462 54 | » | 7,444 65 | 544,647 35 | 42,282 88 | 4,442,887 80 | 7,679 83 | 4,450,567 63 |
| MAI | 480,637 » | 242,236 50 | 233,455 95 | 626,329 45 | 42,522 44 | 44,940 44 | 653,791 70 | 3,069 75 | 51,273 55 | 54,343 30 | 9,660 35 | 4,764 76 | 4,764 64 | 44,092 23 | 44,648 60 | 8,920 09 | 43,204 90 | 44,327 71 | 54,532 61 | 30,322 44 | 425,734 79 | 3,240 85 | 459,264 75 | 3,578 45 | 408,055 24 | 494,473 07 | 306,406 46 | » | 7,771 03 | 527,674 85 | 9,230 44 | 4,278,239 » | 8,830 66 | 4,287,069 66 |
| JUIN | 219,456 37 | 236,714 31 | 283,383 40 | 739,250 78 | 4,900 20 | 44,499 20 | 752,650 48 | 3,409 » | 63,338 84 | 66,747 84 | 7,951 25 | 4,490 59 | 4,825 39 | 8,354 94 | 44,670 92 | 5,852 84 | 44,396 54 | 42,310 24 | 53,706 78 | 28,523 55 | 420,384 70 | 5,888 23 | 454,793 48 | 3,736 40 | 93,233 75 | 498,801 40 | 295,771 25 | » | 6,930 60 | 544,202 44 | 49,612 27 | 4,405,687 44 | 6,422 34 | 4,412,409 75 |
| JUILLET | 288,487 57 | 284,229 55 | 283,848 76 | 856,265 88 | 42,487 77 | 9,437 54 | 878,494 49 | 3,668 » | 89,484 21 | 92,849 21 | 10,444 65 | 4,846 56 | 4,440 20 | 8,575 44 | 44,862 47 | 5,329 43 | 45,548 91 | 43,979 69 | 59,498 60 | 31,253 05 | 423,497 84 | 4,367 35 | 458,818 24 | 4,325 53 | 405,283 25 | 246,844 80 | 326,453 58 | » | 7,422 79 | 552,493 21 | 40,636 03 | 4,564,202 89 | 8,877 44 | 4,570,080 03 |
| AOUT | 376,495 » | 349,985 46 | 305,024 » | 4,034,204 46 | 44,684 86 | 45,534 37 | 4,058,447 39 | 4,325 75 | 440,906 44 | 445,232 49 | 40,087 40 | 4,292 90 | 4,438 93 | 9,447 35 | 42,449 48 | 4,578 72 | 45,665 50 | 44,370 44 | 60,035 64 | 28,240 52 | 430,504 94 | 3,585 90 | 462,328 36 | 4,496 83 | 400,345 78 | 208,434 89 | 342,974 50 | » | 7,287 99 | 542,626 46 | 8,290 08 | 4,754,384 42 | 6,005 90 | 4,757,387 32 |
| SEPTEMBRE | 333,035 44 | 372,744 27 | 348,424 08 | 4,053,870 46 | 38,555 54 | 20,044 29 | 4,442,440 26 | 4,646 75 | 98,339 96 | 102,956 74 | 8,613 20 | 4,234 04 | 935 98 | 9,877 34 | 42,047 36 | 4,398 40 | 48,759 05 | 43,070 84 | 64,829 89 | 29,932 55 | 437,906 20 | 8,274 35 | 476,440 40 | 4,344 82 | 403,972 68 | 233,443 03 | 344,405 53 | » | 7,847 47 | 587,462 69 | 40,099 64 | 4,837,747 96 | 8,295 40 | 4,846,043 36 |
| OCTOBRE | 244,590 07 | 248,744 66 | 254,839 23 | 745,473 96 | 43,969 44 | 42,420 64 | 744,563 74 | 3,453 » | 63,390 29 | 66,843 29 | 8,449 45 | 4,459 56 | 995 54 | 10,828 44 | 42,983 54 | 5,649 54 | 53,455 65 | 44,653 89 | 67,809 54 | 30,688 34 | 449,768 55 | 6,492 42 | 486,949 28 | 5,802 35 | 422,379 09 | 259,917 08 | 388,098 52 | » | 9,072 93 | 654,930 27 | 44,266 33 | 4,498,325 80 | 7,243 40 | 4,505,539 20 |
| NOVEMBRE | 426,340 65 | 478,405 27 | 472,658 » | 477,373 92 | 4,633 67 | 40,820 56 | 489,828 45 | 2,363 25 | 31,577 43 | 33,940 68 | 5,923 90 | 4,242 32 | 4,429 82 | 8,774 43 | 44,446 27 | 5,294 » | 44,079 » | 42,442 73 | 56,494 73 | 29,335 09 | 437,248 87 | 2,988 27 | 469,572 23 | 5,445 81 | 444,236 80 | 270,428 66 | 386,844 27 | » | 8,383 07 | 620,958 30 | 42,278 23 | 4,479,339 53 | 7,948 50 | 4,487,258 03 |
| DÉCEMBRE | 422,594 60 | 474,467 43 | 458,463 54 | 455,522 57 | 40,630 86 | 40,926 64 | 477,080 07 | 2,096 75 | 27,804 05 | 29,897 80 | 6,474 65 | 4,404 69 | 4,352 49 | 6,882 60 | 9,339 78 | 6,533 32 | 44,205 81 | 44,780 73 | 55,986 54 | 27,763 73 | 433,647 43 | 2,855 67 | 464,236 83 | 5,247 49 | 424,994 03 | 305,429 23 | 435,667 45 | 4,822 50 | 8,748 42 | 666,464 44 | 44,089 03 | 4,206,576 09 | 46,224 30 | 4,222,800 39 |
| TOTAUX GÉNÉRAUX. | 2,290,022 49 | 2,728,752 80 | 2,764,809 34 | 7,780,584 33 | 442,343 22 | 448,968 86 | 8,044,866 44 | 36,443 25 | 645,846 26 | 682,289 54 | 80,964 » | 46,863 90 | 47,064 79 | 440,858 77 | 444,784 46 | 74,384 89 | 544,333 66 | 447,264 83 | 664,598 49 | 344,567 50 | 4,535,948 36 | 50,732 60 | 4,934,248 46 | 56,797 67 | 4,292,273 23 | 2,652,082 32 | 4,004,453 22 | 4,822 50 | 90,574 44 | 6,686,366 84 | 477,832 39 | 45,885,488 47 | 83,316 44 | 45,968,804 94 |

N° XIV.

*État récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1851.*

| LIGNES. | DES STATIONS. | VOYAGEURS | | | | | | BAGAGES. | | EQUIPAGES. | CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | FINANCES. | |
|--------------------|---------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------|-------------|------------------|---------------|-------------|------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|-----------|-----------|
| | | CIVILS. | | | | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL | TRANSPORTS | | 1 ^{re} catégorie | 2 ^e catégorie | 3 ^e catégorie | TOTAL | | |
| | | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL | | | | AU MINIMUM. | | | | | | | AU MOYEN. |
| | | Par colis | Quint | Par colis | Quint | | | | Par colis | | | | | | | Quint |
| NORD | Bruxelles (Nord) | 78,825 | 166,452 | 241,131 | 488,411 | 10,177 | 4,731 | 501,319 | 9,634 | 16,599 | 230 | 168 | 94 | 147 | 409 | 11,680 |
| | Ylvorde | 3,381 | 28,163 | 57,320 | 88,867 | 411 | 474 | 89,752 | 391 | 331 | | 3 | " | " | 3 | 188 |
| | Malines | 17,350 | 63,732 | 107,392 | 188,474 | 3,436 | 348 | 192,258 | 3,612 | 2,007 | 29 | 139 | 131 | 463 | 733 | 1,708 |
| | Duffel | 1,002 | 8,187 | 17,834 | 27,073 | 137 | 164 | 27,374 | 353 | 116 | " | " | 1 | " | 1 | 65 |
| | Contich | 219 | 1,093 | 7,766 | 9,100 | " | 39 | 9,139 | 32 | 8 | " | " | " | " | " | 16 |
| | Vieux Dieu | 305 | 2,061 | 12,750 | 15,116 | " | " | 15,116 | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| | Anvers { Borgerhout | 34,584 | 77,351 | 90,281 | 202,216 | 6,122 | 2,765 | 211,103 | 4,311 | 7,621 | 63 | 88 | 80 | 570 | 738 | 5,841 |
| | { Escaut | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | TOTAUX | 133,680 | 317,041 | 534,527 | 1,017,237 | 20,283 | 8,521 | 1,046,061 | 18,533 | 27,012 | 321 | 398 | 306 | 1,160 | 1,884 | 19,779 |
| | OUEST. | Capelle | 360 | 1,724 | 11,093 | 14,017 | " | " | 14,017 | " | " | " | " | " | " | " |
| Londerzeel | | 351 | 1,273 | 8,986 | 10,610 | " | " | 10,610 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Milderen | | 192 | 808 | 4,280 | 5,280 | " | 2 | 5,282 | 9 | 1 | " | 40 | 32 | 1 | 76 | 33 |
| Buggenhout | | 101 | 912 | 6,178 | 7,221 | " | " | 7,221 | 35 | 6 | " | " | " | " | " | 9 |
| Termonde | | 2,186 | 11,642 | 33,036 | 46,864 | 2,860 | 279 | 50,012 | 742 | 333 | " | 10 | 22 | 126 | 167 | 939 |
| Audeghem | | 660 | 5,176 | 9,316 | 15,152 | 738 | 27 | 15,912 | 329 | 171 | " | 1 | " | " | 1 | 124 |
| Wichelcn | | 139 | 1,072 | 5,577 | 6,787 | " | " | 6,787 | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| Wetteren | | 751 | 3,214 | 22,288 | 26,283 | 3 | 89 | 26,375 | 202 | 95 | " | 6 | 16 | 13 | 55 | 420 |
| Melle | | 310 | 2,054 | 11,464 | 14,728 | " | " | 14,728 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Gand | | 21,127 | 65,683 | 144,426 | 231,436 | 8,217 | 1,692 | 241,585 | 4,062 | 4,860 | 55 | 127 | 85 | 346 | 558 | 6,286 |
| Landeghem | | 263 | 1,159 | 7,675 | 9,059 | " | 89 | 9,146 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Hansbeke | | 144 | 557 | 3,732 | 4,453 | " | " | 4,453 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Aeltri | | 436 | 3,157 | 12,859 | 16,522 | 8 | 335 | 16,735 | 121 | 71 | " | 42 | 33 | 20 | 95 | 300 |
| Bloemendael | | 344 | 1,393 | 13,119 | 14,856 | 4 | 42 | 14,902 | 39 | 11 | " | 1 | " | " | 1 | 21 |
| Oostcamp | | 3 | 73 | 530 | 606 | " | " | 606 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Bruges { Station | | 8,869 | 28,338 | 71,236 | 105,415 | 3,901 | 1,381 | 113,730 | 1,648 | 1,715 | 9 | 45 | 31 | 528 | 604 | 2,050 |
| { Bassin | | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Jabbeke | | 139 | 712 | 9,385 | 10,436 | " | " | 10,436 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Plasschendale | | 111 | 1,293 | 9,927 | 11,336 | " | " | 11,336 | 26 | 5 | " | " | " | " | " | 13 |
| Ostende | | 13,630 | 31,628 | 37,179 | 82,437 | 532 | 174 | 81,403 | 1,113 | 6,220 | 30 | 14 | 5 | 11 | 30 | 1,669 |
| Nazareth | | 154 | 484 | 6,488 | 7,126 | " | " | 7,126 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Deynze | | 977 | 8,034 | 26,937 | 35,949 | 929 | 27 | 36,904 | 509 | 278 | " | 69 | 7 | 37 | 113 | 384 |
| Machelen | | 10 | 63 | 164 | 237 | " | " | 237 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Olisne | | 17 | 387 | 2,370 | 2,983 | " | " | 2,983 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Waereghem | | 337 | 3,463 | 19,073 | 22,873 | 11 | 14 | 22,898 | 147 | 52 | " | 3 | 1 | " | 4 | 281 |
| Haerlebeke | | 108 | 2,154 | 9,094 | 12,256 | " | 45 | 12,301 | 55 | 28 | " | 5 | " | " | 5 | 131 |
| Courtray | | 4,482 | 21,665 | 53,263 | 79,430 | 2,524 | 613 | 82,567 | 1,968 | 1,465 | 1 | 55 | 34 | 157 | 246 | 1,625 |
| Mousson | | 1,385 | 11,633 | 39,206 | 52,224 | 12 | 435 | 52,671 | 1,157 | 557 | 6 | 8 | 7 | 11 | 26 | 520 |
| Néchin | | 70 | 1,469 | 12,327 | 13,866 | " | " | 13,866 | 44 | 15 | " | " | " | 10 | 10 | 60 |
| Templeuve | | 116 | 694 | 5,772 | 6,882 | " | " | 6,882 | 22 | 8 | " | 2 | 2 | 1 | 5 | 17 |
| Tournay | 7,962 | 23,342 | 68,300 | 99,604 | 1,885 | 472 | 101,961 | 2,452 | 1,629 | 15 | 40 | 16 | 33 | 89 | 1,764 | |
| Havannes | 42 | 352 | 3,053 | 3,447 | " | " | 3,447 | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| Bury | 150 | 491 | 3,126 | 3,767 | " | " | 3,767 | 21 | 15 | " | 1 | " | 4 | 5 | 9 | |
| Leuze | 1,785 | 6,033 | 29,380 | 38,098 | 47 | 48 | 38,193 | 870 | 381 | " | 15 | 4 | 7 | 26 | 548 | |
| Ligne | 510 | 940 | 7,337 | 8,793 | 2 | 1 | 8,796 | 43 | 43 | " | 32 | 9 | " | 41 | 43 | |
| Ath | 1,535 | 8,248 | 34,872 | 44,655 | 1,261 | 99 | 46,018 | 891 | 433 | 2 | 10 | 4 | 3 | 17 | 1,116 | |
| Maffles | 189 | 654 | 2,132 | 2,975 | " | " | 2,975 | 23 | 19 | " | " | " | " | " | 32 | |
| Chièvres et Attres | 193 | 928 | 3,482 | 4,603 | " | 6 | 4,609 | 59 | 17 | " | " | " | " | " | 119 | |
| Bruglette | 1,620 | 3,533 | 10,342 | 15,695 | " | " | 15,695 | 206 | 231 | 4 | 2 | 1 | 2 | 5 | 208 | |
| Iens | 192 | 1,272 | 4,619 | 6,083 | " | " | 6,083 | 44 | 22 | " | " | " | " | " | 112 | |
| TOTAUX | 71,897 | 260,072 | 766,034 | 1,098,003 | 23,286 | 6,033 | 1,127,312 | 17,160 | 18,714 | 125 | 537 | 309 | 1,333 | 2,179 | 18,854 | |

| MARCHANDISES. | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--|--|----------|----------------------------------|--|--|--------|---------------------------|--------------------------|
| GRANDE VITESSE. | | | | PETITE VITESSE. | | | | | | | | TRANSPORT PAR ABONNEMENT. | |
| NOMBRE d'expéditions. | EXPÉDITIONS | | TOTAL DU POIDS en Quintaux | MARCHANDISES ORDINAIRES. | | | | PRODUITS FAVORISÉS. | | | | NOMBRE DE WAGGONS. | POIDS. — Tonneaux. |
| | DE 400 kilogr. et MOINS. | AL-DESSUS de 400 kilogr. | | Avec REMISE à DOMICILE. | DE STATION A STATION | | TOTAL. | Avec REMISE à DOMICILE. | DE STATION A STATION. | | TOTAL. | | |
| | Quintaux | Quintaux | | — | CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris. | CHARGEMENT et DECHARGEMENT non compris. | | — | CHARGEMENT et DECHARGEMENT compris. | CHARGEMENT et DECHARGEMENT non compris. | | | |
| — | — | — | Tonneaux | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux | Tonneaux | Tonneaux | Tonneaux. | Tonneaux. | — | — | |
| 85,337 | 20,367 | 9,059 | 29,425 | 6,506 | 11,227 | 86 | 17,819 | 705 | 4,602 | 6,157 | 11,504 | » | » |
| 3,105 | 718 | 315 | 1,033 | 326 | 100 | » | 425 | 22 | 388 | 166 | 576 | » | » |
| 13,321 | 3,605 | 1,649 | 5,254 | 776 | 2,107 | 8 | 2,891 | 322 | 5,522 | 559 | 6,403 | » | » |
| 1,593 | 401 | 41 | 442 | 95 | 69 | » | 168 | 24 | 392 | 137 | 505 | » | » |
| 507 | 138 | 16 | 184 | 1 | 5 | » | 6 | 11 | 30 | 5 | 46 | » | » |
| 267 | 83 | 13 | 96 | » | 9 | » | 9 | » | 6 | 18 | 24 | » | » |
| 46,169 | 14,478 | 10,241 | 24,719 | 2,701 | 17,358 | 261 | 20,320 | 1,167 | 31,018 | 4,912 | 40,127 | » | » |
| » | » | » | » | 2,396 | 10,500 | 341 | 13,237 | 401 | 4,581 | 1,679 | 6,661 | » | » |
| 150,699 | 30,790 | 21,364 | 61,154 | 12,805 | 41,375 | 696 | 54,876 | 2,652 | 49,499 | 13,793 | 65,844 | » | » |
| 404 | 125 | 52 | 177 | 12 | 109 | » | 121 | 7 | 127 | 10 | 144 | » | » |
| 271 | 92 | 31 | 123 | 5 | 58 | » | 63 | 3 | 79 | 10 | 92 | » | » |
| 377 | 110 | 126 | 236 | 37 | 21 | » | 58 | 10 | 182 | » | 192 | » | » |
| 208 | 57 | 5 | 62 | 19 | 27 | » | 46 | 11 | 83 | » | 94 | » | » |
| 5,567 | 1,572 | 529 | 2,101 | 920 | 4,428 | » | 5,318 | 35 | 1,118 | 415 | 1,568 | » | » |
| 2,442 | 593 | 163 | 736 | 406 | 777 | » | 1,183 | 23 | 241 | 185 | 451 | » | » |
| 390 | 157 | 54 | 211 | 3 | 4 | » | 7 | 1 | 2 | » | 3 | » | » |
| 2,036 | 528 | 237 | 765 | 176 | 512 | » | 688 | 39 | 232 | 109 | 380 | » | » |
| 864 | 242 | 28 | 270 | 6 | 10 | » | 16 | » | » | » | » | » | » |
| 34,822 | 9,511 | 8,634 | 18,145 | 2,950 | 11,559 | 121 | 14,630 | 394 | 3,749 | 3,202 | 7,345 | » | » |
| 297 | 88 | 30 | 118 | 2 | 72 | » | 74 | 1 | 19 | 38 | 58 | » | » |
| 68 | 16 | 3 | 19 | 1 | 1 | 8 | 10 | 1 | 104 | 94 | 199 | » | » |
| 1,146 | 285 | 272 | 557 | 72 | 334 | 13 | 419 | 5 | 159 | 29 | 193 | » | » |
| 371 | 94 | 80 | 174 | 18 | 240 | » | 238 | 2 | 42 | 44 | 88 | » | » |
| 1 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 11,156 | 2,558 | 1,012 | 3,570 | 392 | 617 | » | 1,009 | 159 | 357 | 151 | 667 | » | » |
| 2 | 1 | 1 | 2 | 43 | 101 | 28 | 172 | » | 383 | 2,453 | 2,836 | » | » |
| 60 | 25 | 4 | 29 | » | » | » | » | 7 | 87 | 134 | 228 | » | » |
| 143 | 36 | 7 | 43 | 7 | 9 | » | 16 | 5 | 207 | 293 | 505 | » | » |
| 15,682 | 4,250 | 1,192 | 5,442 | 119 | 2,525 | 4 | 2,648 | 444 | 4,769 | 2,514 | 7,727 | » | » |
| 74 | 24 | 5 | 29 | » | 3 | » | 3 | » | 10 | 12 | 22 | » | » |
| 2,238 | 535 | 393 | 928 | 68 | 591 | » | 662 | 14 | 275 | 397 | 686 | » | » |
| 6 | 2 | » | 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 45 | 11 | 1 | 12 | » | 8 | » | 8 | 10 | » | » | 10 | » | » |
| 911 | 244 | 156 | 400 | 32 | 350 | » | 382 | 12 | 200 | 124 | 336 | » | » |
| 635 | 154 | 29 | 183 | 62 | 126 | » | 188 | 2 | 122 | 208 | 332 | » | » |
| 8,563 | 2,462 | 2,045 | 4,507 | 529 | 6,480 | 53 | 7,062 | 297 | 2,024 | 1,404 | 3,725 | » | » |
| 2,058 | 487 | 425 | 912 | 136 | 961 | 17 | 1,114 | 4 | 1,114 | 4,731 | 5,849 | » | » |
| 222 | 57 | 5 | 62 | » | 71 | » | 71 | » | 574 | 298 | 872 | » | » |
| 154 | 44 | 12 | 56 | » | 45 | » | 45 | » | 397 | 403 | 800 | » | » |
| 10,518 | 3,042 | 1,005 | 4,047 | 469 | 4,736 | 112 | 5,317 | 73 | 2,547 | 18,801 | 21,421 | » | » |
| 26 | 8 | 3 | 11 | » | 1 | » | 1 | » | » | » | » | » | » |
| 121 | 25 | 10 | 35 | » | 41 | » | 41 | » | 34 | 165 | 199 | » | » |
| 5,071 | 1,195 | 198 | 1,393 | 329 | 1,375 | 54 | 1,758 | 38 | 1,360 | 3,863 | 5,261 | » | » |
| 427 | 119 | 62 | 181 | 18 | 106 | 25 | 149 | 1 | 62 | 57 | 120 | » | » |
| 4,619 | 976 | 195 | 1,171 | 530 | 1,184 | 300 | 2,014 | 48 | 596 | 1,914 | 2,558 | » | » |
| 189 | 44 | 48 | 92 | 5 | 137 | 438 | 580 | 7 | 417 | 1,758 | 2,182 | » | » |
| 355 | 78 | 22 | 100 | 17 | 41 | » | 58 | 3 | 35 | 3,856 | 3,894 | » | » |
| 675 | 220 | 31 | 251 | 2 | 417 | » | 419 | » | 89 | 498 | 587 | » | » |
| 523 | 136 | 10 | 146 | 4 | 68 | » | 72 | » | 36 | 490 | 525 | » | » |
| 113,987 | 30,203 | 17,095 | 47,298 | 7,389 | 38,148 | 1,173 | 46,710 | 1,658 | 21,832 | 48,050 | 72,149 | » | » |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS | | | | | | BAGAGES. | | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | FINANCES. | |
|---------|---------------------------------|-----------------|----------------|----------------|---------|-------------|------------------|-------------------|----------------|------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------|-----------|----------------------|
| | | CIVILS. | | | | MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. | TRANSPORTS | | 1 ^{re} catégorie | 2 ^e catégorie | 3 ^e catégorie | TOTAL. | | |
| | | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | TOTAL. | | | | AU MINIMUM. | | | | | | | AU POIDS TAXÉ. |
| | | CLASSE. | CLASSE. | CLASSE. | | | | | Parcolis | | | | | | | Quint. |
| | Haccht | 215 | 2,278 | 9,133 | 11,626 | » | » | 11,626 | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| | Wespelaer | 211 | 639 | 1,030 | 1,880 | » | » | 1,880 | » | » | » | » | » | » | » | 8 |
| | Louvain. { Station | 12,987 | 42,094 | 53,763 | 108,844 | 1,530. | 1,174 | 111,548 | 2,711 | 1,627 | 5 | 71 | 39 | 87 | 197 | 2,338 |
| | Louvain. { Bastin | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Vertryck | 361 | 1,646 | 5,959 | 7,950 | » | » | 7,956 | 37 | 9 | » | » | » | » | » | 72 |
| | Tirlemont | 4,011 | 17,012 | 33,218 | 55,141 | 302 | 409 | 56,052 | 1,314 | 902 | 3 | 64 | 90 | 297 | 451 | 1,370 |
| | Esemael | 23 | 171 | 973 | 1,173 | » | » | 1,173 | » | » | » | » | » | » | » | 1 |
| | Landen | 1,103 | 4,370 | 17,676 | 23,149 | 444 | 3 | 23,596 | 315 | 123 | » | 14 | 9 | 31 | 54 | 766 |
| | Velm | 68 | 319 | 1,942 | 2,350 | » | » | 2,350 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | St-Trond | 1,974 | 8,548 | 25,886 | 36,408 | 157 | 53 | 36,618 | 980 | 587 | 3 | 54 | 27 | 227 | 308 | 986 |
| | Cortenbosch | 102 | 377 | 4,072 | 4,551 | » | » | 4,551 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Alken | 176 | 674 | 4,631 | 5,481 | » | » | 5,481 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Hasselt | 1,439 | 4,970 | 18,573 | 24,982 | 4,617 | 56 | 29,655 | 487 | 454 | » | 100 | 66 | 220 | 395 | 1,137 |
| | Gingelom | 135 | 400 | 1,800 | 2,341 | » | » | 2,341 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Roux | 60 | 385 | 1,764 | 2,184 | » | » | 2,184 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Waremmé | 876 | 4,453 | 18,889 | 24,218 | 529 | 8 | 24,755 | 437 | 110 | 2 | 16 | 9 | 14 | 39 | 908 |
| | Fexhe | 135 | 1,752 | 14,488 | 16,375 | 2 | 7 | 16,384 | 41 | 17 | » | 5 | » | » | 5 | 114 |
| | Ans | 272 | 1,816 | 18,338 | 20,426 | 1 | » | 20,427 | 145 | 45 | » | 27 | 2 | 3 | 32 | 200 |
| | Hautpré | 609 | 4,302 | 17,159 | 22,070 | 317 | 38 | 22,425 | 165 | 100 | » | 10 | 20 | 20 | 50 | 146 |
| | Liège. { Station | 22,540 | 46,566 | 87,972 | 157,078 | 3,347 | 747 | 161,172 | 3,881 | 6,384 | 71 | 63 | 42 | 162 | 267 | 5,020 |
| | Liège. { Meuse | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Chénée | 933 | 4,055 | 28,985 | 33,973 | 2 | 47 | 34,022 | 220 | 152 | 1 | 3 | 1 | 1 | 5 | 851 |
| | Chaufontaine | 2,715 | 6,173 | 16,436 | 25,324 | » | » | 25,324 | 261 | 265 | » | » | » | 1 | 1 | 44 |
| | Le Trooz | 315 | 1,073 | 11,970 | 13,358 | » | » | 13,358 | » | » | » | » | » | » | » | » |
| | Nessonvaux | 192 | 1,800 | 13,359 | 15,351 | 4 | » | 15,355 | 80 | 17 | » | » | » | » | » | 37 |
| | Pépinster | 2,467 | 8,722 | 37,830 | 49,019 | » | » | 49,019 | 962 | 562 | 18 | 14 | 20 | 24 | 58 | 596 |
| | Spa | 1,729 | 1,926 | 2,364 | 6,010 | » | » | 6,019 | 145 | 734 | » | » | » | » | » | » |
| | Ensival | 139 | 538 | 5,910 | 6,617 | 16 | 1 | 6,634 | 55 | 21 | » | » | » | » | » | 108 |
| | Verviers | 7,235 | 25,258 | 86,256 | 118,749 | 92 | 273 | 119,114 | 3,588 | 3,259 | 18 | 26 | 8 | 248 | 282 | 1,480 |
| | Dolhain | 392 | 1,436 | 21,163 | 22,991 | 3 | » | 22,994 | 122 | 66 | » | » | » | » | » | 221 |
| | Herbesthal | 1,182 | 2,670 | 10,780 | 14,932 | » | 203 | 14,835 | 417 | 137 | » | 1 | » | 17 | 18 | 120 |
| | TOTAL | 65,562 | 196,439 | 572,319 | 874,290 | 11,563 | 3,019 | 848,872 | 16,363 | 15,571 | 121 | 468 | 333 | 1,361 | 2,162 | 16,524 |

| MARCHANDISES. | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|--------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------------|---------|---------------------------|--------------------|
| GRANDE VITESSE. | | | | PETITE VITESSE. | | | | | | | | TRANSPORT PAR ABONNEMENT. | |
| NOMBRE d'expéditions. | EXPÉDITIONS | | TOTAL DU POIDS en quintaux. | MARCHANDISES ORDINAIRES. | | | | PRODUITS FAVORISÉS. | | | | NOMBRE DE WAGGONS. | POIDS. — Tonneaux. |
| | DE 100 kilogr. et MOINS. | AU-DESSUS de 100 kilogr. | | Avec REMISE à DOMICILE. | DE STATION A STATION. | | TOTAL. | Avec REMISE à DOMICILE. | DE STATION A STATION. | | TOTAL. | | |
| | — Quintaux. | — Quintaux. | | | CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. | CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris. | | | — Tonneaux. | CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. | | | |
| 602 | 187 | 21 | 208 | 10 | 24 | " | 34 | 1 | 497 | 144 | 642 | " | " |
| 153 | 35 | 8 | 43 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| 13,966 | 3,859 | 3,852 | 7,711 | 1,089 | 5,543 | 5 | 6,637 | 382 | 2,611 | 2,111 | 5,101 | " | " |
| " | " | " | " | 26 | 2,459 | 296 | 2,776 | 2 | 2,784 | 12,252 | 15,038 | " | " |
| 451 | 101 | 5 | 106 | 8 | 13 | " | 21 | 10 | 132 | 120 | 262 | " | " |
| 7,364 | 2,420 | 1,705 | 4,125 | 564 | 2,824 | 10 | 3,398 | 93 | 2,268 | 6,180 | 8,511 | " | " |
| 69 | 20 | 2 | 22 | 5 | 229 | 8 | 242 | 2 | 161 | 866 | 1,029 | " | " |
| 1,530 | 265 | 44 | 309 | 35 | 553 | 9 | 597 | 18 | 418 | 7,706 | 8,142 | " | " |
| 88 | 16 | 1 | 17 | 1 | 5 | " | 6 | 5 | 26 | 5 | 36 | " | " |
| 3,810 | 956 | 1,257 | 2,213 | 66 | 1,923 | 23 | 2,012 | 21 | 4,074 | 4,902 | 9,057 | " | " |
| 95 | 25 | 7 | 32 | " | 49 | " | 49 | " | 224 | 84 | 308 | " | " |
| 167 | 37 | 14 | 51 | 1 | 84 | " | 85 | 3 | 19 | 19 | 41 | " | " |
| 3,979 | 977 | 417 | 1,394 | 235 | 1,375 | 101 | 1,711 | 78 | 1,017 | 238 | 1,363 | " | " |
| 277 | 55 | 6 | 61 | 6 | 49 | " | 55 | 1 | 104 | 431 | 536 | " | " |
| 210 | 55 | 15 | 70 | 9 | 94 | " | 103 | 1 | 290 | 1,178 | 1,467 | " | " |
| 1,646 | 375 | 90 | 465 | 56 | 309 | " | 365 | 30 | 2,353 | 2,560 | 4,973 | " | " |
| 241 | 49 | 5 | 54 | 13 | 198 | " | 211 | 5 | 117 | 5,214 | 5,336 | " | " |
| 304 | 65 | 17 | 82 | 3 | 134 | " | 137 | 2 | 702 | 43,918 | 44,622 | 88 | 440 |
| 983 | 273 | 86 | 359 | 44 | 168 | " | 212 | " | 414 | 20,145 | 20,589 | " | " |
| 26,576 | 10,306 | 15,819 | 26,125 | 1,765 | 11,077 | 821 | 13,663 | 658 | 20,893 | 65,078 | 86,629 | " | " |
| 1 | " | " | " | 22 | 56 | 423 | 501 | 35 | 338 | 21,804 | 22,277 | " | " |
| 1,374 | 312 | 343 | 655 | 77 | 1,838 | 6 | 1,921 | 257 | 8,414 | 19,256 | 27,927 | " | " |
| 273 | 85 | 44 | 129 | 12 | 9 | " | 21 | " | 21 | 370 | 391 | " | " |
| 220 | 77 | 16 | 93 | 9 | 115 | 66 | 190 | 2 | 69 | 3,265 | 3,338 | " | " |
| 437 | 140 | 64 | 204 | 14 | 63 | " | 77 | 1 | 103 | 653 | 757 | " | " |
| 2,112 | 629 | 298 | 927 | 74 | 568 | 27 | 689 | 3 | 310 | 10,833 | 11,146 | " | " |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| 1,162 | 369 | 113 | 482 | 51 | 61 | " | 112 | " | 55 | 53 | 108 | " | " |
| 10,366 | 4,910 | 3,388 | 8,298 | 773 | 3,292 | 12 | 4,077 | 61 | 1,261 | 1,948 | 3,270 | " | " |
| 553 | 181 | 34 | 215 | 137 | 67 | " | 224 | 2 | 171 | 4,611 | 4,784 | " | " |
| 220 | 36 | 202 | 238 | 19 | 21 | " | 43 | " | 1,566 | 29,007 | 30,573 | " | " |
| 79,229 | 26,815 | 27,873 | 54,688 | 5,124 | 33,238 | 1,807 | 40,169 | 1,673 | 51,592 | 265,199 | 318,284 | 68 | 440 |

| LIGNES. | DÉSIGNATION DES STATIONS. | VOYAGEURS | | | | | | BAGAGES. | | ÉQUIPAGES. | CHEVAUX ET BESTIAUX. | | | | FINANCES. | |
|---------------------------|---------------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------|------------|------------------|------------|---------------|------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------|-----------|-------------|
| | | CIVILS. | | | | MILITAIRES | EXTRAORDINAIRES. | TRANSPORTS | | | 1 ^{re} catégorie | 2 ^e catégorie | 3 ^e catégorie | TOTAL. | | |
| | | 1 ^{re} CLASSE | 2 ^e CLASSE | 3 ^e CLASSE | TOTAL | | | GÉNÉRAL | AU POIDS | | | | | | | |
| | | | | | | | | | AU MINIMUM | | | | | | | AU QUANT |
| Parcelles | Quint | | | | | | | | | | | | | | | |
| MIDI | Bruxelles (Midi) | 46,232 | 68,553 | 132,652 | 217,437 | 4,337 | 1,955 | 253,729 | 6,708 | 13,328 | 176 | 194 | 140 | 478 | 602 | 6,266 |
| | I forest | 19 | 281 | 1,979 | 2,279 | " | " | 2,279 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | Ruybroeck | 264 | 2,365 | 21,722 | 24,351 | " | " | 24,351 | 24 | 2 | " | " | " | " | " | 50 |
| | Lohi | 530 | 570 | 4,087 | 5,757 | " | " | 5,757 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | Hai | 3,471 | 18,124 | 47,998 | 69,593 | " | 249 | 69,842 | 925 | 253 | " | 1 | 1 | 6 | 8 | 532 |
| | Fambecq | 651 | 910 | 1,883 | 3,450 | 1 | 223 | 3,674 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | Tubise | 1,046 | 3,187 | 15,615 | 19,848 | 12 | 44 | 19,904 | 211 | 53 | 1 | 12 | 6 | 9 | 29 | 391 |
| | Braine-le-Comte | 1,727 | 8,785 | 29,931 | 40,443 | 27 | 79 | 40,549 | 489 | 311 | 5 | 5 | 3 | 3 | 11 | 1,054 |
| | Hannuyeres | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | Ecoussinus | 417 | 1,633 | 7,061 | 10,213 | 11 | 6 | 10,230 | 95 | 29 | " | " | " | " | " | 217 |
| | Manage | 2,534 | 7,698 | 26,048 | 36,480 | 41 | 198 | 36,719 | 630 | 326 | 1 | 2 | 3 | 13 | 18 | 990 |
| | Gouy-lez-Pixton | 76 | 415 | 3,023 | 3,514 | " | " | 3,514 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | Pont-a-Celles | 18 | 268 | 3,143 | 3,454 | " | " | 3,454 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | Luttre | 82 | 948 | 5,160 | 6,199 | 28 | " | 6,227 | 35 | 19 | " | " | " | " | " | 83 |
| | Gosselies | 654 | 3,210 | 18,519 | 22,392 | 4 | 11 | 22,407 | 251 | 126 | " | 3 | " | 11 | 14 | 949 |
| | Roux | 263 | 1,218 | 9,208 | 10,689 | " | 70 | 10,759 | 83 | 36 | " | " | " | " | " | 292 |
| | Marehennes | 1,599 | 5,323 | 20,672 | 27,594 | 13 | 58 | 27,665 | 446 | 250 | " | 1 | 3 | 7 | 14 | 1,045 |
| | Charleroy | 4,154 | 16,948 | 57,402 | 78,504 | 675 | 404 | 80,083 | 1,469 | 783 | 3 | 8 | 3 | 7 | 16 | 2,538 |
| | Châtelineau | 1,765 | 7,756 | 38,566 | 48,087 | 5 | 29 | 48,121 | 605 | 202 | " | 4 | 2 | 2 | 8 | 1,440 |
| | Fareignes | 182 | 721 | 7,328 | 8,231 | " | " | 8,231 | 17 | 11 | " | " | " | " | " | 57 |
| | Tamnes | 543 | 2,315 | 15,513 | 18,371 | 6 | 207 | 18,584 | 121 | 33 | " | " | " | " | " | 291 |
| | Auvellus | 73 | 571 | 6,059 | 6,694 | " | " | 6,694 | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| | Moustier | 238 | 1,066 | 12,014 | 13,318 | 6 | " | 13,324 | 36 | 10 | " | " | " | " | " | 36 |
| | Floreffe | 281 | 1,629 | 16,026 | 17,936 | 3 | 32 | 17,971 | 108 | 44 | 1 | 1 | 1 | " | 2 | 89 |
| | Namur | 6,299 | 16,386 | 66,213 | 70,898 | 1,409 | 577 | 73,284 | 1,232 | 1,939 | 15 | 16 | 14 | 28 | 60 | 2,221 |
| | Meuse | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| | Sorgnies | 1,370 | 5,479 | 19,322 | 26,171 | 16 | 100 | 26,287 | 440 | 209 | 5 | 8 | 6 | 11 | 25 | 660 |
| Jurbise | 507 | 2,491 | 19,461 | 22,459 | 6 | 53 | 22,520 | 175 | 48 | 2 | 5 | 2 | 4 | 11 | 122 | |
| Mons | 11,329 | 32,639 | 94,648 | 138,616 | 5,466 | 1,074 | 145,256 | 3,365 | 1,800 | 15 | 16 | 12 | 23 | 53 | 2,571 | |
| Jemmapes | 384 | 2,921 | 32,576 | 35,881 | " | 58 | 35,939 | 203 | 53 | " | " | " | " | " | 543 | |
| St Ghislain | 658 | 3,792 | 40,304 | 44,954 | 8 | 124 | 45,086 | 648 | 147 | " | 1 | " | " | 1 | 1,157 | |
| Boussu | 451 | 2,608 | 12,938 | 15,997 | 8 | 126 | 16,131 | 185 | 57 | " | " | " | " | " | 487 | |
| Thulin | 278 | 1,988 | 13,199 | 15,473 | 9 | 71 | 15,553 | 215 | 64 | " | 1 | " | " | 1 | 446 | |
| Quivrain | 2,344 | 8,916 | 30,104 | 41,364 | 5 | 392 | 41,761 | 1,527 | 889 | 25 | 17 | 4 | 20 | 41 | 8,043 | |
| TOTAL de la ligne du Midi | | 90,939 | 232,167 | 813,881 | 1,136,977 | 12,696 | 6,242 | 1,155,915 | 20,245 | 21,114 | 249 | 292 | 202 | 622 | 1,116 | 32,844 |
| Id | Id | Est | 69,002 | 196,439 | 572,349 | 834,290 | 11,563 | 3,019 | 848,872 | 16,383 | 15,571 | 121 | 168 | 333 | 1,351 | 2,162 |
| Id | Id | Ouest | 71,897 | 260,072 | 766,034 | 1,098,003 | 23,286 | 6,033 | 1,127,322 | 17,140 | 18,714 | 125 | 537 | 369 | 1,333 | 2,179 |
| Id | Id | Nord | 135,689 | 347,011 | 534,527 | 1,017,267 | 20,283 | 8,521 | 1,046,061 | 18,533 | 27,012 | 321 | 398 | 306 | 1,180 | 1,884 |
| TOTALS | | 364,027 | 1,035,709 | 2,686,791 | 4,086,527 | 67,828 | 23,815 | 4,178,170 | 72,301 | 82,411 | 819 | 1,695 | 1,150 | 4,496 | 7,341 | 88,001 |
| SERVICE | Flandre occidentale | 890 | 2,587 | 4,407 | 7,889 | " | " | 7,889 | 434 | 403 | 1 | 32 | 22 | 116 | 170 | 963 |
| | Mons à Manage | 403 | 1,235 | 1,620 | 3,258 | " | " | 3,258 | 222 | 47 | " | " | " | 3 | 3 | 1,614 |
| | Franco Belge (par Mouscron) | 12,027 | 13,365 | 13,488 | 38,870 | " | " | 38,870 | 1,618 | 5,376 | 71 | " | " | 9 | 9 | 2,000 |
| | Belge Rhénan | 22,282 | 22,957 | 16,924 | 62,163 | " | 17,772 | 79,935 | 1,504 | 15,426 | 195 | 4 | 4 | 31 | 35 | 21,956 |
| | Franco Belge (par Quévrain) | 26,845 | 11,767 | 2,182 | 40,794 | " | 116 | 40,910 | 2,049 | 10,201 | 133 | " | " | 84 | 84 | 19,509 |
| | Anglo Belge Rhénan | 2,747 | 2,728 | " | 5,475 | " | " | 5,475 | " | " | " | " | " | " | " | " |
| Entre-Sambre-et-Meuse | 236 | 426 | 587 | 1,249 | " | " | 1,249 | 60 | 103 | " | " | " | " | " | " | |
| Prusse Belge | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 5,138 | |
| TOTALS GÉNÉRAUX | | 429,462 | 1,090,764 | 2,725,999 | 4,246,225 | 67,828 | 41,703 | 4,355,756 | 78,188 | 113,967 | 1,219 | 1,731 | 1,172 | 4,739 | 7,642 | 139,201 |

MARCHANDISES.

| GRANDE VITESSE. | | | | PETITE VITESSE. | | | | | | | | TRANSPORT PAR ABONNEMENT. | |
|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--|---|-----------|----------------------------------|--|---|-----------|---------------------------|--------------------------|
| NOMBRE d'expéditions. | EXPÉDITIONS | | TOTAL DU POIDS en QUINTAUX. | MARCHANDISES ORDINAIRES. | | | | PRODUITS FAVORISÉS. | | | | NOMBRE de WAGGONS. | POIDS. — Tonneaux. |
| | DE 100 kilogr. et MOINS. | AU-DESSUS de 100 kilogr. | | Avec REMISE à DOMICILE. | DE STATION A STATION. | | TOTAL. | Avec REMISE à DOMICILE. | DE STATION A STATION. | | TOTAL. | | |
| | Quintaux. | Quintaux. | | Tonneaux. | CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. | CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT DES COMPTES | Tonneaux. | Tonneaux. | CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. | CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT DES COMPTES | Tonneaux. | | |
| 31,535 | 8,652 | 8,018 | 16,670 | 1,232 | 14,099 | 87 | 15,418 | 154 | 2,777 | 4,512 | 7,443 | " | " |
| 14 | 4 | " | 4 | 3 | 12 | " | 15 | " | 1 | " | 1 | " | " |
| 208 | 48 | 6 | 54 | 8 | 488 | " | 496 | " | 28 | 4 | 30 | " | " |
| 209 | 68 | 11 | 79 | 7 | 90 | " | 97 | " | 18 | 10 | 28 | " | " |
| 2,721 | 627 | 183 | 790 | 287 | 1,283 | 4 | 1,534 | 9 | 280 | 2,279 | 2,568 | " | " |
| 260 | 78 | 32 | 110 | 70 | 494 | 5 | 569 | " | 47 | 412 | 459 | " | " |
| 1,640 | 424 | 318 | 742 | 345 | 1,732 | 265 | 2,342 | 41 | 885 | 3,082 | 4,008 | " | " |
| 1,720 | 319 | 59 | 378 | 310 | 951 | 4 | 1,265 | 5 | 782 | 969 | 1,736 | " | " |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 | 1,778 | 1,777 | " | " |
| 1,085 | 223 | 59 | 282 | 75 | 348 | 298 | 689 | 8 | 1,499 | 21,690 | 23,197 | " | " |
| 2,814 | 550 | 45 | 595 | 90 | 622 | 32 | 753 | 22 | 4,080 | 18,187 | 20,299 | " | " |
| 228 | 57 | 6 | 63 | 5 | 17 | " | 22 | 1 | 128 | 260 | 387 | " | " |
| 110 | 24 | 3 | 27 | 4 | 17 | " | 21 | 2 | 118 | " | 120 | " | " |
| 528 | 102 | 15 | 117 | 2 | 38 | 5 | 45 | 12 | 327 | 690 | 1,029 | " | " |
| 2,503 | 533 | 60 | 593 | 449 | 743 | 4 | 1,196 | 215 | 6,447 | 11,045 | 17,707 | " | " |
| 889 | 173 | 29 | 202 | 51 | 122 | " | 173 | 60 | 758 | 22,182 | 22,990 | " | " |
| 2,789 | 558 | 220 | 778 | 68 | 2,577 | 431 | 3,008 | 178 | 11,335 | 10,016 | 21,529 | " | " |
| 6,832 | 1,615 | 623 | 2,238 | 331 | 3,416 | 216 | 3,983 | 82 | 6,390 | 32,233 | 38,705 | " | " |
| 3,059 | 981 | 173 | 1,154 | 74 | 1,477 | 129 | 1,680 | 34 | 1,659 | 16,945 | 18,638 | " | " |
| 439 | 85 | 9 | 94 | 20 | 157 | " | 177 | 3 | 199 | 648 | 850 | " | " |
| 578 | 97 | 6 | 103 | 16 | 909 | 4 | 929 | 9 | 3,131 | 1,057 | 4,797 | " | " |
| 238 | 52 | 1 | 53 | 3 | 27 | " | 30 | " | 13 | " | 13 | " | " |
| 357 | 114 | 11 | 125 | 2 | 124 | " | 126 | 12 | 194 | 323 | 579 | " | " |
| 607 | 133 | 75 | 208 | 5 | 373 | " | 378 | 13 | 1,902 | 303 | 2,218 | " | " |
| 11,063 | 2,678 | 874 | 3,552 | 639 | 3,843 | 100 | 4,672 | 202 | 4,239 | 10,682 | 15,123 | " | " |
| " | " | " | " | 5 | 430 | 32 | 407 | " | 1,383 | 6,054 | 7,437 | " | " |
| 2,162 | 478 | 84 | 562 | 336 | 965 | 814 | 2,135 | 25 | 5,072 | 13,739 | 18,836 | " | " |
| 267 | 51 | 6 | 57 | 19 | 48 | 10 | 77 | 2 | 107 | 1,733 | 1,842 | " | " |
| 16,630 | 3,761 | 1,242 | 5,003 | 708 | 2,544 | 340 | 3,592 | 22 | 2,274 | 1,306 | 3,602 | " | " |
| 1,293 | 234 | 48 | 282 | 60 | 864 | 39 | 993 | 1 | 122 | 70,345 | 70,468 | " | " |
| 1,784 | 407 | 49 | 456 | 142 | 1,106 | 34 | 1,282 | " | 572 | 39,005 | 39,577 | " | " |
| 869 | 173 | 37 | 210 | 103 | 1,227 | " | 1,330 | 40 | 139 | 6,212 | 6,391 | " | " |
| 480 | 104 | 16 | 120 | 32 | 437 | 40 | 509 | 17 | 122 | 5,541 | 5,690 | " | " |
| 3,914 | 1,702 | 2,826 | 4,328 | 48 | 895 | " | 943 | 7 | 2,080 | 4,720 | 6,807 | " | " |
| 100,722 | 25,105 | 14,024 | 40,029 | 5,588 | 42,475 | 2,951 | 51,014 | 1,186 | 59,095 | 306,570 | 366,831 | " | " |
| 79,229 | 28,815 | 27,873 | 54,688 | 5,124 | 33,238 | 1,807 | 40,169 | 1,673 | 51,502 | 205,109 | 318,294 | 88 | 440 |
| 113,987 | 30,203 | 17,095 | 47,298 | 7,389 | 38,148 | 1,173 | 46,710 | 1,658 | 21,832 | 48,650 | 72,149 | " | " |
| 150,609 | 39,790 | 21,364 | 61,154 | 12,805 | 41,375 | 696 | 54,876 | 2,652 | 49,489 | 13,793 | 65,844 | " | " |
| 444,637 | 121,913 | 81,256 | 203,169 | 30,906 | 155,236 | 0,627 | 192,769 | 7,149 | 181,918 | 634,041 | 623,108 | 88 | 440 |
| 5,680 | 1,399 | 342 | 1,741 | 632 | 1,477 | 61 | 2,170 | 82 | 884 | 978 | 1,944 | " | " |
| 2,925 | 577 | 183 | 740 | 563 | 2,715 | 440 | 3,748 | 74 | 3,391 | 176,690 | 180,155 | " | " |
| " | 2,719 | " | 2,719 | " | 1,685 | " | 1,685 | " | 3,722 | 331 | 4,053 | " | " |
| " | 7,165 | " | 7,165 | " | 6,534 | 138 | 6,672 | " | 5,656 | 15,344 | 21,000 | " | " |
| " | 15,216 | " | 15,216 | " | 6,502 | " | 6,502 | " | 4,037 | 4 | 4,041 | " | " |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| 3,333 | 413 | " | 413 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " |
| 456,586 | 149,402 | 81,761 | 231,163 | 32,131 | 174,149 | 7,266 | 213,549 | 7,303 | 199,608 | 827,388 | 1,034,301 | 88 | 440 |

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

| EXERCICES. | NATURE DES RECETTES. | REVENUS | | | | | | | | | | | | TOTAL PAR EXERCICE. | RÉPARTITION ANNUELLE PAR NATURE DE RECETTE. | | | | | | | | | | | |
|------------|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|---------------------|---|------------------------|--------------|---------------------------|--------------|-----------|------------------|-------------|------------|--|--|--|
| | | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Juillet. | Août. | Septemb. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | | TOTAL. | SERVICE DES VOYAGEURS. | | SERVICE DES MARCHANDISES. | | | PRODUITS DIVERS. | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | VOYAGEURS. | BAGAGES. | MARCHANDISES. | VOITURES. | FINANCES. | | CAMIONNAGE. | BULLETINS. | | | |
| 1835 | Voyageurs | 10,988 10 | 20,103 63 | 22,063 03 | 28,847 83 | 40,169 43 | 45,077 13 | 52,638 * | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 268,997 80 | 268,997 80 | | | | | | | | | |
| 1836 | Voyageurs | 10,988 10 | 20,103 63 | 22,063 03 | 28,847 83 | 40,169 43 | 45,077 13 | 52,638 * | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 268,997 80 | 268,997 80 | | | | | | | | | |
| 1837 | Voyageurs | 10,988 10 | 20,103 63 | 22,063 03 | 28,847 83 | 40,169 43 | 45,077 13 | 52,638 * | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 53,999 90 | 268,997 80 | 268,997 80 | | | | | | | | | |
| 1838 | Voyageurs | 111,786 99 | 115,373 26 | 134,107 88 | 220,870 53 | 242,125 23 | 288,701 97 | 284,143 29 | 391,753 43 | 419,352 28 | 396,631 79 | 321,207 69 | 2,933,817 75 | 1,309,988 58 | 16,904 56 | 1,416,982 94 | 1,416,982 94 | 1,309,988 58 | 16,904 56 | | | | | | | |
| 1839 | Voyageurs | 200,300 84 | 166,726 02 | 202,000 72 | 238,469 24 | 311,146 52 | 329,091 22 | 402,282 91 | 443,110 12 | 461,330 31 | 375,620 43 | 375,724 81 | 3,536,544 24 | 3,536,544 24 | 132,814 48 | 412,108 82 | 68,397 50 | 4,219,823 04 | 4,219,823 04 | | | | | | | |
| 1840 | Voyageurs | 217,152 40 | 250,206 80 | 201,691 97 | 296,030 63 | 404,235 63 | 421,720 53 | 553,621 63 | 471,740 59 | 543,569 66 | 338,498 83 | 238,498 83 | 4,016,930 53 | 4,016,930 53 | 11,446 48 | | | 4,016,930 53 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1841 | Voyageurs | 206,922 01 | 214,934 83 | 288,496 63 | 379,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1842 | Voyageurs | 204,845 74 | 307,333 73 | 346,588 57 | 579,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1843 | Voyageurs | 206,922 01 | 214,934 83 | 288,496 63 | 379,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1844 | Voyageurs | 204,845 74 | 307,333 73 | 346,588 57 | 579,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1845 | Voyageurs | 206,922 01 | 214,934 83 | 288,496 63 | 379,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1846 | Voyageurs | 204,845 74 | 307,333 73 | 346,588 57 | 579,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1847 | Voyageurs | 206,922 01 | 214,934 83 | 288,496 63 | 379,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1848 | Voyageurs | 204,845 74 | 307,333 73 | 346,588 57 | 579,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1849 | Voyageurs | 206,922 01 | 214,934 83 | 288,496 63 | 379,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1850 | Voyageurs | 204,845 74 | 307,333 73 | 346,588 57 | 579,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |
| 1851 | Voyageurs | 206,922 01 | 214,934 83 | 288,496 63 | 379,869 59 | 433,329 60 | 499,015 33 | 554,353 39 | 671,033 34 | 599,866 81 | 430,063 96 | 389,431 43 | 5,335,167 05 | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | 5,335,167 05 | 11,446 48 | | | | | | | |

État récapitulatif, PAR STATION, de la recette en général, pendant l'année 1851.

Main table with columns for stations, voyageurs (civils, militaires, extraordinaires), bagages, chevaux et bestiaux, finances, marchandises (grande vitesse, petite vitesse), and total. Includes sub-sections for 'LIGNE DU NORD' and 'LIGNE DE L'OUEST'.

Summary table at the bottom of the page, providing totals for various stations and lines.

LIGNE DE L'EST.

Table with multiple columns listing stations (e.g., Hasselt, Gingelom, Rosoux) and their corresponding numerical values.

LIGNE DU MIDI.

Table with multiple columns listing stations (e.g., Bruxelles (Midi), Forest, Ruysbroeck) and their corresponding numerical values.

SERVICES.

Table with multiple columns listing services (e.g., Totaux de la ligne du Midi, Id. de l'Est, Id. de l'Ouest) and their corresponding numerical values.

(73)

N° XVII.

*État détaillé, PAR MOIS, des recettes figurant comme produits extraordinaires
dans le compte-rendu de l'exercice 1851.*

| MOIS. | FRAIS de magasinage, droits de dépot. | PRODUITS des voies d'évitement. | USAGE des voies et bâtiments, matériel, personnel. | BRIS de glaces de voitures. | CONVOIS SPÉCIAUX. | SURTAXES NON REMBOURSÉES. | |
|---|---|---------------------------------------|---|-----------------------------------|-------------------|------------------------------|-------|
| 1851. JANVIER | 806 41 | 45 80 | 4,836 33 | 2 50 | 400 » | 68 84 | |
| FÉVRIER | 832 31 | 189 50 | 4,033 95 | 4 50 | 400 » | 38 62 | |
| MARS | 4,266 28 | 221 80 | 19,904 29 | » | » | 32 86 | |
| AVRIL | 675 81 | 177 85 | 4,583 90 | » 64 | » | 19 97 | |
| MAI | 705 68 | 285 60 | 6,864 46 | 4 25 | 600 » | 17 40 | |
| JUIN | 445 04 | 783 34 | 46,898 83 | » | 800 » | 33 34 | |
| JUILLET | 340 31 | 305 35 | 8,455 86 | » | 884 » | 186 26 | |
| AOUT | 348 22 | 288 » | 8,372 42 | » 50 | 945 78 | 34 39 | |
| SEPTEMBRE | 609 32 | 444 75 | 8,628 44 | » | 500 » | 23 76 | |
| OCTOBRE | 588 05 | 254 30 | 10,584 08 | » | » | 19 89 | |
| NOVEMBRE | 622 50 | 499 45 | 11,444 59 | » | 258 80 | 28 98 | |
| DÉCEMBRE | 783 30 | 4,686 30 | 8,814 48 | » | » | 23 26 | |
| TOTAUX | 8,022 93 | 4,639 04 | 143,412 » | 6 39 | 4,458 55 | 524 74 | |
| A déduire la part due à la société concessionnaire des chemins de fer de Landou à Hasselt et de arbisso à Tournay. | AOUT | 313 87 | 76 50 | » | » | 44 40 | 59 95 |
| | SEPTEMBRE | 7 40 | » | » | » | » | » 20 |
| | OCTOBRE | 44 05 | » | » | » | » | » 64 |
| | NOVEMBRE | 18 05 | » | » | » | » | » 39 |
| | DÉCEMBRE | » | » | » | » | » | » 64 |
| | TOTAUX | 380 07 | 76 50 | » | » | 44 40 | 64 79 |
| RESTE | 7,642 86 | 4,562 54 | 143,412 » | 6 39 | 4,414 15 | 459 92 | |

| CARTES DE CIRCULATION. | PRODUITS de la vente des tarifs. | PRIMES de 1850 NON REMBOURSÉES | TOTAL. | A DÉDUIRE pour sommes remboursées. | RESTE. | Observations. |
|---------------------------|--|--------------------------------------|------------|--|------------|---------------|
| 5,385 » | 45 » | » | 44,289 55 | 223 87 | 40,965 68 | |
| 4,500 » | 43 50 | » | 9,739 38 | 275 » | 9,464 38 | |
| 4,470 » | 22 50 | » | 22,647 73 | » | 22,617 73 | |
| 4,400 » | 8 50 | 5,800 85 | 42,367 52 | 84 64 | 42,282 88 | |
| 890 » | 28 25 | » | 9,389 04 | 458 93 | 9,230 11 | |
| 645 » | 36 75 | » | 49,612 27 | » | 49,612 27 | |
| 390 » | 44 25 | » | 40,636 03 | » | 40,636 03 | |
| 270 » | 40 50 | » | 40,267 28 | 345 » | 9,952 28 | |
| 245 » | 24 50 | » | 40,145 44 | 33 50 | 40,411 94 | |
| 37 50 | 27 25 | » | 44,505 07 | 227 05 | 44,278 02 | |
| 22 50 | 40 50 | » | 42,584 32 | 284 65 | 42,296 67 | |
| 45 » | 29 50 | » | 44,354 84 | 262 20 | 44,089 64 | |
| 44,640 » | 334 » | 5,800 85 | 481,502 47 | 4,964 84 | 479,537 63 | |
| 950 » | » | 487 78 | 4,662 20 | » | 4,662 20 | |
| 5 » | » | » | 42 30 | » | 42 30 | |
| » | » | » | 44 69 | » | 44 69 | |
| » | » | » | 48 44 | » | 48 44 | |
| » | » | » | » 64 | » | » 64 | |
| 955 » | » | 487 78 | 4,705 24 | » | 4,705 24 | |
| 43,655 » | 334 » | 5,643 07 | 479,797 23 | 4,964 84 | 477,832 39 | |

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

| DÉSIGNATION DES MOIS. | VOYAGEURS | | | |
|---|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------|
| | CIVILS. | | | |
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. |
| Janvier | 22,600 | 72,220 | 180,667 | 275,487 |
| Février | 22,896 | 66,839 | 166,231 | 255,966 |
| Mars | 25,177 | 73,705 | 196,414 | 295,296 |
| Avril | 28,819 | 78,052 | 213,753 | 320,624 |
| Mai | 37,539 | 90,308 | 245,076 | 372,923 |
| TOTAUX des cinq mois | 137,031 | 381,124 | 1,002,141 | 1,520,296 |
| Jun. | 40,195 | 92,851 | 266,263 | 400,309 |
| Juillet | 47,845 | 101,116 | 264,720 | 413,681 |
| Août | 59,399 | 119,642 | 281,415 | 460,456 |
| Septembre | 56,866 | 137,323 | 318,740 | 512,629 |
| Octobre | 37,518 | 99,445 | 244,298 | 381,261 |
| Novembre | 25,296 | 79,431 | 179,895 | 284,622 |
| Décembre | 25,612 | 78,832 | 168,527 | 272,971 |
| TOTAUX des sept mois | 292,431 | 709,640 | 1,723,858 | 2,725,929 |
| Totaux des cinq premiers mois | 137,031 | 381,124 | 1,002,141 | 1,520,296 |
| Totaux des sept derniers mois | 292,431 | 709,640 | 1,723,858 | 2,725,929 |
| TOTAUX GÉNÉRAUX | 429,462 | 1,090,764 | 2,725,999 | 4,246,225 |

des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851.

| | | | BAGAGES. | | <i>Observations.</i> |
|-------------|------------------|-------------------|-----------------|-------------------|----------------------|
| MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. | TRANSPORTS | | |
| | | | AU MINIMUM. | AU POIDS TAXÉ. | |
| | | | — Par colis. | — Quintaux. | |
| 3,474 | 1,259 | 280,220 | 4,411 | 4,583 | |
| 1,498 | 1,549 | 259,013 | 4,562 | 4,905 | |
| 695 | 3,699 | 299,690 | 5,127 | 5,951 | |
| 1,188 | 4,262 | 326,074 | 6,030 | 7,102 | |
| 6,330 | 4,551 | 383,804 | 6,554 | 9,428 | |
| 13,185 | 15,320 | 1,548,801 | 26,684 | 31,969 | |
| 1,216 | 3,360 | 404,885 | 7,304 | 10,697 | |
| 6,142 | 2,636 | 422,459 | 7,933 | 14,215 | |
| 4,540 | 6,189 | 471,185 | 9,361 | 17,783 | |
| 26,023 | 6,910 | 545,562 | 9,994 | 16,541 | |
| 8,222 | 2,499 | 391,982 | 7,400 | 11,317 | |
| 1,348 | 2,251 | 288,221 | 5,049 | 6,087 | |
| 7,152 | 2,538 | 282,661 | 4,463 | 5,358 | |
| 54,643 | 26,383 | 2,806,955 | 51,504 | 81,998 | |
| 13,185 | 15,320 | 1,548,801 | 26,684 | 31,969 | |
| 54,643 | 26,383 | 2,806,955 | 51,504 | 81,998 | |
| 67,828 | 41,703 | 4,355,756 | 78,188 | 113,967 | |

N° XIX. — *Etat récapitulatif, PAR MOIS, de la recette*

| DÉSIGNATION DES MOIS. | VOYAGEURS | | | |
|-----------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|--------------|
| | CIVILS. | | | |
| | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 3 ^e CLASSE. | TOTAL. |
| Janvier | 93,027 69 | 159,260 62 | 163,641 51 | 417,929 82 |
| Février | 97,564 33 | 151,869 31 | 157,979 01 | 407,412 65 |
| Mars | 112,939 48 | 171,501 14 | 184,245 46 | 468,686 08 |
| Avril | 128,787 32 | 188,630 58 | 214,149 70 | 531,567 60 |
| Mai | 180,627 » | 212,236 50 | 233,455 95 | 626,320 45 |
| Totaux des cinq mois . . . | 612,955 82 | 883,498 15 | 955,471 63 | 2,451,925 60 |
| Jun. | 219,156 37 | 236,711 31 | 283,383 10 | 739,250 78 |
| Juillet. | 288,187 57 | 284,229 55 | 283,848 76 | 856,265 88 |
| Août | 376,195 » | 349,985 16 | 305,021 » | 1,031,201 16 |
| Septembre | 333,035 11 | 372,711 27 | 348,124 08 | 1,053,870 46 |
| Octobre. | 211,590 07 | 248,744 66 | 254,839 23 | 715,173 96 |
| Novembre. | 126,310 65 | 178,405 27 | 172,658 » | 477,373 92 |
| Décembre. | 122,591 60 | 174,467 43 | 158,463 54 | 455,522 57 |
| Totaux des sept mois . . . | 1,677,066 37 | 1,845,254 65 | 1,806,337 71 | 5,328,658 73 |
| Totaux des cinq premiers mois. . | 612,955 82 | 883,498 15 | 955,471 63 | 2,451,925 60 |
| Totaux des sept derniers mois . . | 1,677,066 37 | 1,845,254 65 | 1,806,337 71 | 5,328,658 73 |
| TOTAUX GÉNÉRAUX . . . | 2,290,022 19 | 2,728,752 80 | 2,761,809 34 | 7,780,584 33 |

des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851.

| | | | BAGAGES. | | | Observations. |
|-------------|------------------|-------------------|-------------|------------|------------|---------------|
| MILITAIRES. | EXTRAORDINAIRES. | TOTAL GÉNÉRAL. | TRANSPORTS | | TOTAL. | |
| | | | AU MINIMUM. | AU POIDS. | | |
| 4,856 91 | 2,872 72 | 425,659 45 | 2,075 " | 22,259 01 | 24,334 01 | |
| 1,488 17 | 4,726 71 | 412,627 53 | 2,136 75 | 23,041 40 | 25,178 15 | |
| 912 52 | 17,891 52 | 487,490 12 | 2,408 " | 29,828 76 | 31,736 76 | |
| 1,671 50 | 17,887 56 | 551,126 66 | 2,821 25 | 35,408 32 | 38,229 57 | |
| 12,522 11 | 14,940 14 | 653,791 70 | 3,069 75 | 51,273 55 | 54,343 30 | |
| 21,451 21 | 58,318 65 | 2,531,695 46 | 12,510 75 | 161,311 04 | 173,821 79 | |
| 1,900 20 | 11,499 20 | 752,650 18 | 3,409 " | 63,228 84 | 66,747 84 | |
| 12,487 77 | 9,437 54 | 878,191 19 | 3,668 " | 89,181 21 | 92,849 21 | |
| 11,684 86 | 15,531 37 | 1,058,417 39 | 4,325 75 | 110,906 44 | 115,232 19 | |
| 38,555 51 | 20,014 29 | 1,112,440 26 | 4,616 75 | 98,329 96 | 102,956 71 | |
| 13,969 14 | 12,420 61 | 741,563 71 | 3,453 " | 63,390 29 | 66,843 29 | |
| 1,633 67 | 10,820 56 | 489,828 15 | 2,363 25 | 31,577 43 | 33,940 68 | |
| 10,630 86 | 10,926 64 | 477,080 07 | 2,096 75 | 27,801 05 | 29,897 80 | |
| 90,862 01 | 90,650 21 | 5,510,170 95 | 23,932 50 | 484,535 22 | 508,467 72 | |
| 21,451 21 | 58,318 65 | 2,531,695 46 | 12,510 75 | 161,311 04 | 173,821 79 | |
| 90,862 01 | 90,650 21 | 5,510,170 95 | 23,932 50 | 484,535 22 | 508,467 72 | |
| 112,313 22 | 148,968 86 | 8,041,866 41 | 36,443 25 | 645,846 26 | 682,289 51 | |

N° XX.

État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1852.

| DÉSIGNATION DES PROVINCES. | PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION A LA DATE du 1 ^{er} janvier 1851. | PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION PENDANT L'ANNÉE 1851. | TOTAL AU 1 ^{er} JANVIER 1852. |
|-------------------------------|--|---|---|
| ANVERS | 62,348 97 | 11,897 88 | 74,246 85 |
| BRABANT | 494,541 50 | 8,406 20 | 502,947 80 |
| FLANDRE OCCIDENTALE | 60,982 42 | " | 60,982 42 |
| FLANDRE ORIENTALE | 179,036 10 | 824 04 | 179,860 14 |
| HAINAUT | 241,813 20 | 487 63 | 242,300 83 |
| LIÈGE | 282,514 59 | 2,765 40 | 286,279 99 |
| LIMBOURG | 22,418 88 | " | 22,418 88 |
| LUXEMBOURG | " | " | " |
| NAMUR | 13,221 23 | " | 13,221 23 |
| TOTAUX | 1,356,876 89 | 25,381 25 | 1,382,258 14 |

N° XXI.

Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics, pendant l'année 1851.

| INDICATION DES TRANSPORTS. | QUANTITÉS. | SOMMES DUES AUX PRIX DES TARIFS. | SOMMES PAYÉES. | MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE. | Observations. | |
|--|-----------------------------|--|----------------|--------------------------------------|----------------------------------|----------|
| Transports effectués pour la poste. | Colis Dépêches | 371,637 | 222,982 20 | » | 222,982 20 | Gratuit. |
| | Bureaux ambulants | Lieues. 203,913 | 306,472 50 | » | 506,472 50 | Id. |
| Transports de militaires | Nombre. 27,436 | 29,722 96 | » | 29,722 96 | Id. | |
| Id. id. | 67,971 | 233,624 50 | 116,812 13 | 116,812 13 | Remise de 50 p. % | |
| Id. de détenus | 41,979 | 99,664 62 | 36,676 62 | 62,988 » | Remise de 75 p. % et 30 p. %. | |
| Id. de clouaniers | 34,669 | 47,803 10 | » | 47,803 10 | Gratuit. | |
| Id. d'indigents | 2,755 | 8,529 13 | » | 8,529 13 | Id. | |
| Id. id. | 10 | 26 28 | 13 14 | 13 14 | Remise de 50 p. % | |
| Transports de farines pour la boulangerie militaire | Tonnes. 744 | 2,776 10 | 1,388 03 | 1,388 03 | Id. id. | |
| Transports d'objets pour l'exposition | 48 | 509 62 | 154 81 | 154 81 | Id. id. | |
| Id. id. id. | 302 | 5,658 82 | » | 5,658 82 | Gratuit. | |
| Transports d'objets pour le Département des Finances | 247 | 2,887 73 | 1,443 87 | 1,443 86 | Remise de 50 p. % | |
| TOTAUX | | 960,439 58 | 156,488 64 | 803,950 74 | | |

N° XXII.

Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouverts par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1854.

| DÉSIGNATION DES PRODUITS. | MONTANT. |
|--|-----------|
| Produit des ventes d'objets hors d'usage | 4,038 17 |
| Produit des ventes d'objets trouvés et non réclamés | 2,748 11 |
| Produit des herbages et de la location de terrains non utilisés. | 17,072 03 |
| Produit du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane. | 9,023 » |
| Produit de la location des buffets-restaurants. | 12,226 37 |
| Produit de la location des vidanges. | 626 50 |
| Produit des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer. | 3,290 63 |
| TOTAUX. fr. | 49,024 83 |

N° XXIII.

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

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

| SOMMES EFFECTIVES. | | SOMMES EFFECTIVES. | | SOMMES NOMINALES. | |
|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|--|
| fr. 27,364,163 74 | dont pour les chemins de fer, | fr. 24,524,163 74 | représentés par | fr. 26,886,438 74 | |
| 35,778,033 70 | id. | 32,267,256 39 | id. | 45,860,983 17 | |
| 82,000,000 " | id. | 69,472,643 62 | id. | 72,657,946 78 | |
| 29,250,000 " | id. | 24,000,000 " | id. | 23,484,406 89 | |
| 37,513,940 " | id. | 13,978,571 38 | id. | 18,978,571 38 | |
| <u>211,906,137 44</u> | | <u>169,242,635 12</u> | | <u>188,888,426 96</u> | |

| DES DÉPENSES. | PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE. | | | | | | | |
|-----------------------|--|--|--------------|-------------------------------------|-----------------------------|---|----------------------------|-----------------------|
| | PAR EXERCICE. | DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE. | INTÉRÊTS. | SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement. | FRAIS | | TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES | |
| | | | | | RELATIFS à l'amortissement. | AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement. | PAR EMPRUNT. | PAR EXERCICE. |
| (a) 86,266,146 46 | | Exercice 1848. | | | | | | 74,750,126 54 |
| | | Emprunt de 1836 | 884,155 63 | 460,188 29 | 448 43 | 904 62 | 1,543,675 01 | 9,601,665 38 |
| | | Id. de 1838 | 1,135,005 14 | 699,456 18 | 7,298 72 | 24,021 92 | 1,865,759 96 | |
| 11,521,371 54 | | Id. de 1840 | 5,377,594 93 | 841,881 87 | 7,695 99 | 80,171 73 | 4,507,542 56 | |
| | | Id. de 1842 | 1,159,429 52 | 249,659 69 | 2,941 15 | 27,282 96 | 1,459,265 50 | |
| | | Id. de 1848 | 578,877 69 | " | " | 64,746 86 | 445,624 53 | |
| | | Exercice 1849. | | | | | | 8,352,455 16 |
| | | Emprunt de 1836 | 871,550 79 | 472,771 15 | 501 11 | 1,256 05 | 1,543,859 06 | |
| | | Id. de 1838 | 632,726 54 | 417,565 26 | 4,522 17 | 8,217 94 | 1,082,629 71 | |
| 10,472,863 54 | | Id. de 1840 | 2,954,722 70 | 728,174 65 | 6,685 56 | 63,732 22 | 5,755,554 91 | |
| | | Id. de 1842 | 937,398 53 | 216,623 85 | 2,232 55 | 22,703 46 | 1,199,182 53 | |
| | | Id. de 1848 | 948,928 57 | " | " | 518 86 | 949,447 13 | |
| | | Exercice 1850. | | | | | | 10,108,441 79 |
| | | Emprunt de 1836 | 834,200 08 | 490,121 83 | 107 61 | 653 79 | 1,543,085 55 | |
| | | Id. de 1838 | 1,092,454 72 | 742,004 60 | 7,427 59 | 15,890 02 | 1,853,756 93 | |
| 12,322,919 24 | | Id. de 1840 | 3,502,406 39 | 917,070 41 | 7,602 56 | 88,313 15 | 4,513,594 49 | |
| | | Id. de 1842 | 1,157,275 50 | 271,793 71 | 2,852 23 | 51,232 46 | 1,445,155 92 | |
| | | Id. de 1848 | 948,928 56 | " | " | 124 86 | 949,053 12 | |
| <u>120,783,500 38</u> | | | | | | | A reporter.. | <u>102,792,686 87</u> |

(a) Les dépenses des emprunts pour les exercices antérieurs, de 1837 à 1847, ont été publiées chaque année dans les comptes-rendus depuis 1845 jusqu'en 1849 inclusivement.

| DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE. | SERVICES. | INTÉRÊTS. | SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement. | FRAIS | | TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT. |
|---|--|--------------|---|-----------------------------------|---|----------------------------------|
| | | | | RELATIFS à l'amortissement. | AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement. | |
| Exercice 1851. | | | | | | Report... |
| Emprunt de 1836 | Du 1 ^{er} janv. 1831 au 31 déc. 1831 | 921,380 » | 378,620 » | 573 32 | 463 07 | 1,501,036 39 |
| Id. de 1838 | Du 1 ^{er} août 1830 au 31 juill. 1834 | 1,471,200 » | 862,832 » | 9,557 45 | 14,130 02 | 2,057,699 47 |
| Id. de 1840 | Du 1 ^{er} nov. 1830 au 31 oct. 1831 | 4,078,878 20 | 1,157,521 80 | 9,415 » | 44,313 67 | 5,270,128 67 |
| Id. de 1842 | Id. id. | 1,369,239 72 | 548,043 58 | 3,655 » | 14,863 05 | 1,735,821 45 |
| Id. de 1848 | Id. id. | 1,875,697 » | » | » | » | 1,875,697 » |
| | | | | | | TOTAL... |

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

| DES DÉPENSES. | | PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE. | | | | | |
|------------------|---|--|---|-----------------------------------|---|----------------------------|------------------|
| PAR EXERCICE. | DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE. | INTÉRÊTS. | SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement. | FRAIS | | TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES | |
| | | | | RELATIFS à l'amortissement. | AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement. | PAR EMPRUNT. | PAR EXERCICE. |
| 120,785,300 58 | Exercice 1851. | | | | | Report... | 102,792,686 87 |
| | Emprunt de 1836 | 825,734 23 | 518,567 71 | 513 81 | 415 01 | 1,345,250 76 | |
| | Id. de 1838 | 1,056,274 11 | 778,165 22 | 8,601 57 | 12,743 49 | 1,855,784 39 | |
| 12,440,382 68 | Id. de 1840 | 5,455,757 23 | 065,739 59 | 7,976 66 | 37,543 76 | 4,464,997 24 | 10,039,224 47 |
| | Id. de 1842 | 1,123,495 16 | 285,374 06 | 2,998 97 | 12,195 32 | 1,424,263 51 | |
| | Id. de 1848 | 948,928 57 | " | " | " | 948,928 57 | |
| 133,223,683 06 | | | | | | Total... | 112,831,911 34 |

N° XXIV.

Situation des cinq emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1^{er} janvier 1852, pour l'emprunt à 4 p. ‰, à celle du 1^{er} août 1851, pour l'emprunt à 3 p. ‰, et à celle du 1^{er} novembre 1851, pour les emprunts à 5 p. ‰.

| TAUX D'INTÉRÊT DES EMPRUNTS. | CAPITAUX PRIMITIFS DES EMPRUNTS. | CAPITAUX AMORTIS. | CAPITAUX RESTANTS. | PARTIE DES EMPRUNTS AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER. | | |
|---------------------------------|---|----------------------|-----------------------|--|----------------------|-----------------------|
| | | | | CAPITAUX PRIMITIFS. | CAPITAUX AMORTIS. | CAPITAUX RESTANTS. |
| | | | | 4 ‰ | 30,000,000 " | 7,474,678 63 |
| 3 ‰ | 50,850,800 " | 42,767,354 65 | 38,083,445 35 | 45,860,983 47 | 44,544,537 37 | 34,346,445 80 |
| 5 ‰ | 86,940,000 " | (a) 6,212,403 57 | 80,727,596 43 | 73,657,946 78 | (b) 5,263,318 29 | 68,394,628 49 |
| 5 ‰ | 28,621,718 40 | (c) 1,495,894 54 | 27,125,823 86 | 23,484,486 89 | (d) 4,227,400 65 | 22,257,086 24 |
| 5 ‰ | 37,513,940 " | " | 37,513,940 " | 48,978,574 38 | " | 48,978,574 38 |
| Totaux. | 233,926,458 40 | 27,950,331 39 | 205,976,127 01 | 188,868,426 96 | 24,704,172 61 | 164,164,254 35 |

(a) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de 86,940,000 fr. s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 40,379,382-80, dont fr. 5,935,402-07 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 6,212,403-57, mentionné ci-dessus, et fr. 4,444,780-73 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 3, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 42).

(b) Pour le capital nominal de fr. 73,657,946-78, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 8,794,420-71 dont fr. 5,023,380-86 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 5,263,318-29, mentionné ci-dessus, et fr. 3,765,739-85 ont été tenus en réserve.

(c) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de fr. 28,621,718-40 s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 2,728,551-42 dont fr. 4,383,475-73 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 1,495,894-54, mentionné ci-dessus, et fr. 1,343,375-69 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 3, § 4, de la loi du 21 mars 1844 (*Bulletin officiel*, n° 42).

(d) Pour le capital nominal de fr. 23,484,486-89, formant la partie du susdit emprunt afférente au chemin de fer, le fonds d'amortissement s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1851, à fr. 2,238,814-42 dont fr. 4,436,554-45 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 4,227,400-65, mentionné ci-dessus, et fr. 4,402,256-97 ont été tenus en réserve.

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

N° XXV.

Tableau comparatif des quantités de mouvement et des recettes des petites et des grosses marchandises, à partir de 1848 jusqu'en 1851 inclusivement.

| PÉRIODES COMPARÉES. | DÉSIGNATION | | | | | | | | |
|------------------------|-------------|-------------------------------|----------------|---------------|-------------------------------|----------------|----------------------|-------------------------------|----------------|
| | INTÉRIEUR. | | | FRANCO-BELGE. | | | FRANCO-BELGE-RHÉNAN. | | |
| | RECETTES. | QUANTITÉS DE mouvement. | Prix MOYEN. | RECETTES. | QUANTITÉS DE mouvement. | Prix MOYEN. | RECETTES. | QUANTITÉS DE mouvement. | Prix MOYEN. |
| | | | | | | | | | |
| | PETITES | | | | | | | | |
| | Francs. | Quint.-lieues. | Francs. | Francs. | Quint.-lieues. | Francs. | Francs. | Quint.-lieues. | Francs. |
| 1845 | 679,968 | 4,471,365 | » 15 | 58,221 | 452,107 | » 15 | 14,655 | 185,336 | » 08 |
| 1846 | 674,600 | 4,535,701 | » 15 | 58,400 | 448,509 | » 13 | 17,500 | 172,619 | » 10 |
| 1847 | 876,701 | 5,951,975 | » 15 | 53,700 | 537,260 | » 15 | 12,276 | 68,200 | » 18 |
| 1848 | 668,507 | 5,905,605 | » 17 | 9,691 | 62,595 | » 15 | 17,804 | 98,910 | » 18 |
| 1849 | 485,622 | 2,495,504 | » 19 | 15,210 | 95,542 | » 14 | 52,095 | 214,125 | » 13 |
| 1850 | 550,219 | 2,800,900 | » 19 | 24,049 | 209,555 | » 11 | 44,531 | 450,600 | » 10 |
| 1851 | 529,057 | 2,748,440 | » 19 | 44,925 | 595,970 | » 11 | 61,565 | 595,700 | » 10 |
| | GROSSES | | | | | | | | |
| | Francs. | Tonnes-lieues. | Francs. | Francs. | Tonnes-lieues. | Francs. | Francs. | Tonnes-lieues. | Francs. |
| 1845 | 2,302,578 | 4,612,906 | » 54 | 271,872 | 655,099 | » 45 | 5,611 | 11,107 | » 51 |
| 1846 | 2,747,600 | 5,775,125 | » 47 | 260,100 | 628,672 | » 43 | 17,000 | 27,817 | » 61 |
| 1847 | 4,491,125 | 8,545,939 | » 55 | 32,731 | 76,195 | » 45 | 55,755 | 62,400 | » 54 |
| 1848 | 5,727,807 | 7,444,741 | » 50 | 189,597 | 558,892 | » 44 | 59,195 | 104,770 | » 57 |
| 1849 | 5,580,730 | 7,701,621 | » 47 | 163,879 | 564,371 | » 46 | 78,736 | 165,260 | » 48 |
| 1850 | 4,156,069 | 9,091,696 | » 46 | 508,287 | 829,294 | » 37 | 86,282 | 265,855 | » 55 |
| 1851 | 4,514,476 | 9,518,758 | » 43 | 544,575 | 952,805 | » 36 | 122,652 | 578,655 | » 52 |

N. B. Les tonnes-lieues sont calculées d'après les distances admises pour l'application des tarifs.

DES SERVICES.

| BELGE-RHÉNAN. | | | SERVICE MIXTE avec les chemins de fer de la Flandre occidentale, de Mons à Manage et d'Entre-Sambre-et-Meuse. | | | TOTAUX. | | |
|---------------|-------------------------------|----------------|---|-------------------------------|----------------|-----------|-------------------------------|----------------|
| RECETTES. | QUANTITÉS DE mouvement. | Prix MOYEN. | RECETTES. | QUANTITÉS DE mouvement. | Prix MOYEN. | RECETTES. | QUANTITÉS DE mouvement. | Prix MOYEN. |
| | | | | | | | | |

MARCHANDISES.

| Francs. | Quint.-lieues. | Francs. | Francs. | Quint.-lieues. | Francs. | Francs. | Quint.-lieues. | Francs. |
|---------|----------------|---------|---------|----------------|---------|-----------|----------------|---------|
| 111,240 | 1,216,781 | » 09 | » | » | » | 864,084 | 6,503,787 | » 14 |
| 70,200 | 687,622 | » 10 | » | » | » | 820,700 | 5,844,451 | » 14 |
| 80,902 | 648,180 | » 12 | 1,800 | 11,020 | » 16 | 1,025,579 | 7,016,655 | » 13 |
| 60,545 | 565,952 | » 16 | 5,025 | 26,457 | » 19 | 761,570 | 4,659,297 | » 16 |
| 50,795 | 483,489 | » 10 | 11,514 | 70,402 | » 16 | 595,256 | 5,559,062 | » 17 |
| 24,566 | 255,495 | » 11 | 12,529 | 79,650 | » 15 | 655,514 | 5,754,180 | » 17 |
| 25,224 | 259,090 | » 11 | 12,561 | 79,050 | » 16 | 675,128 | 4,058,220 | » 17 |

MARCHANDISES.

| Francs. | Tonnes-lieues. | Francs. | Francs. | Tonnes-lieues. | Francs. | Francs. | Tonnes-lieues. | Francs. |
|-----------|----------------|--------------------|---------|----------------|---------|-----------|----------------|---------|
| 698,098 | 1,431,587 | » 48 | » | » | » | 5,478,159 | 6,710,499 | » 52 |
| 1,024,700 | 2,258,452 | » 45 | » | » | » | 4,058,400 | 8,688,044 | » 47 |
| 1,547,877 | 2,975,245 | » 45 | 11,955 | 26,459 | » 45 | 5,917,441 | 11,686,265 | » 51 |
| 605,556 | 1,266,539 | » 47 | 140,058 | 505,975 | » 46 | 4,689,775 | 9,478,755 | » 50 |
| 771,202 | 1,952,554 | » 59 $\frac{1}{2}$ | 698,204 | 648,495 | » 42 | 5,294,771 | 11,852,481 | » 45 |
| 674,224 | 1,981,805 | » 54 | 797,755 | 1,902,864 | » 42 | 6,022,615 | 14,071,492 | » 45 |
| 551,124 | 1,624,875 | » 54 | 782,458 | 1,855,055 | » 42 | 6,115,045 | 14,528,086 | » 45 |

(92)

TABLE DES MATIÈRES.

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

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

| | |
|-----------------------------------|---|
| Allocations et dépenses | 1 |
|-----------------------------------|---|

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

| | | |
|------|--|------------|
| § 1. | Dépenses | 4 |
| | Billes et rails | 6 |
| | Charbons et coke | 8 |
| | Matériel des transports | 9 |
| | Approvisionnements | 11 |
| § 2. | Tarifs. — Marchandises | 12 |
| | Voyageurs | <i>ib.</i> |
| § 3. | Transports et recettes | 13 |
| | Voyageurs | <i>ib.</i> |
| | Bagages | 16 |
| | Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux | 17 |
| | Marchandises transportées à grande vitesse | <i>ib.</i> |
| | Marchandises transportées à petite vitesse | <i>ib.</i> |
| | Fonds et valeurs | 19 |
| | Equipages | 20 |
| | Chevaux et bestiaux | <i>ib.</i> |
| | Services internationaux et mixtes | 21 |
| § 4. | Télégraphes | 28 |

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

| | | |
|------|---|------------|
| § 1. | Recettes et dépenses d'exploitation | 30 |
| § 2. | Recettes et dépenses générales | <i>ib.</i> |

ANNEXES.

| | | |
|-----|--|----|
| I. | Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1852. | |
| II. | État général des billes remplacées pendant l'année 1851 | 41 |

| | |
|---|----|
| III. Tableau indiquant le prix des billes, depuis 1840 jusqu'à 1851 inclusivement. | 44 |
| IV. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 ^{er} janvier 1852. | 46 |
| V. Relevé, par lot, des quantités de houille en roche de charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies, en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 18 décembre suivant. | 50 |
| VI. État de la fabrication du coke par l'État, en 1851, aux fours de Hal. | 51 |
| VII. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1851, sur l'adjudication du 27 novembre 1850 et la réadjudication du 11 décembre suivant | 54 |
| VIII. Tableau statistique de la consommation du coke, pendant l'année 1851. | 55 |
| IX. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1851 | 58 |
| X. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1851. | |
| XI. Conditions du mode de transport par abonnement de waggons. | 59 |
| XII. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1851 | 61 |
| XIII. État récapitulatif, par mois, de la recette en général, pendant l'année 1851. | |
| XIV. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports pendant l'année 1851 | 65 |
| XV. État récapitulatif, par station, de la recette en général, pendant l'année 1851. | |
| XVI. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu. | |
| XVII. État détaillé, par mois, des recettes figurant comme produits extraordinaires dans le compte-rendu de l'exercice 1851 | 73 |
| XVIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851 | 76 |
| XIX. État récapitulatif, par mois, de la recette des voyageurs et bagages, pendant l'année 1851 | 78 |
| XX. État indiquant le produit des excédants de terrains non utilisés pour le chemin de fer, dont la vente ou la rétrocession a été consentie jusqu'à la date du 1 ^{er} janvier 1852. | 80 |
| XXI. Tableau présentant l'évaluation des transports effectués gratuitement ou avec réduction sur les prix des tarifs pour divers services publics, pendant l'année 1851 | 81 |
| XXII. Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouverts par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1851 | 82 |
| XXIII. Tableau des dépenses faites pour les cinq emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'Etat. | 83 |
| XXIV. Situation des cinq emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'Etat, savoir : à l'échéance du 1 ^{er} janvier 1852 pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1 ^{er} août 1851 pour l'emprunt à 3 p. %, et à celle du 1 ^{er} novembre 1851 pour les emprunts à 5 p. % | 88 |
| XXV. Tableau comparatif des quantités de mouvement et des recettes des petites et des grosses marchandises, à partir de 1845 jusqu'en 1851 inclusivement. | 89 |

