

(1)

(N° 3.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION 1853 — 1854.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1852.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,
IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE,
RUE DE LOUVAIN.

1853

(1A)

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 1882.

CHEMIN DE FER.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1852.

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

Allocations et dépenses.

Les dépenses totales effectuées pour le premier établissement du chemin de fer s'élevaient, au 31 décembre 1851, ainsi que le renseigne le compte-rendu des opérations de cette année, à la somme de fr. 167,804,145 54

Les dépenses de même nature avaient atteint, au 31 décembre 1852, le chiffre de 168,526,381 64

La différence entre ces deux sommes, soit fr. 722,236 10

indique le capital employé du 31 décembre 1851 au 31 décembre 1852.

Ce capital a été utilisé de la manière indiquée ci-dessous :

Pour la route proprement dite jusqu'à concurrence de . . . fr.	233,642 66
Pour les bâtiments et dépendances, etc.	190,425 54
Pour les dépenses générales	17,589 10
Pour le matériel des transports	280,578 80
Total égal à celui renseigné plus haut fr.	<u>722,236 10</u>

Il est à remarquer que la somme de fr. 167,804,143-54 comprend celle de fr. 78,933-44 payée aux sieurs Legrand et Duez pour une emprise de terrain, bien que cette dernière somme ait été mise par la loi à la charge du budget de l'exercice 1850. Cette marche a paru devoir être adoptée parce qu'il s'agissait en réalité d'une dépense de premier établissement du chemin de fer et, dès lors, qu'il était régulier d'en tenir compte, non pas conformément à son imputation légale, mais au but qui lui était assigné. C'est le motif qui l'a fait comprendre dans les dépenses de construction effectuées en 1851.

La dépense totale du premier établissement du chemin de fer au 31 décembre 1852, se répartit ainsi qu'il suit :

Route proprement dite	fr.	124,896,883 83
Bâtimens et dépendances		14,501,181 72
Dépenses générales		5,176,373 03
Matériel des transports		24,131,741 02
Ensemble	fr.	<u>168,526,381 64</u>

Ajoutant à cette somme certaines dépenses d'exploitation et autres prélevées sur le fonds de construction et s'élevant à fr.	713,103 79
on trouve un total de	fr. <u>169,239,483 43</u>

qui forme l'import des frais considérés comme spécialement alloués pour l'établissement de la voie ferrée et l'achat du matériel roulant.

L'emploi détaillé de la somme ci-dessus se trouve indiqué au tableau annexé sous le n° 1.

Les sommes prélevées sur les différents emprunts, contractés en partie par l'État pour faire face aux frais de construction de la voie ferrée, se sont élevées en total et en valeur effective à	fr.	170,742,633 15
total auquel il faut ajouter le paiement repris ci-dessus de .		78,933 44
ce qui porte à	fr.	<u>170,821,568 57</u>
le montant total des fonds alloués pour les frais de premier établissement de la voie, des bâtimens et dépendances, etc.		
La dépense ayant été de		169,239,483 43
Il reste disponible	fr.	<u>1,582,083 14</u>

Cette somme se subdivise ainsi qu'il suit :

Fonds non employés sur les crédits ouverts à la régie . fr.	319,789 67
Restant sur divers emprunts	1,262,293 47
Total égal	fr. <u>1,582,083 14</u>

Mais il est à remarquer que la somme de fr. 170,742,633-15, dont il a été question plus haut, et qui représente la part afférente au chemin de fer dans le produit effectif des six emprunts contractés par l'État et détaillés à l'annexe

n° XXII, correspond à une somme nominale de fr. 190,368,426-96. C'est donc en réalité pour cette dernière somme que la construction du chemin de fer entre dans le montant des charges qui pèsent sur le Trésor.

En déduisant du montant nominal ci-dessus des divers emprunts, la somme disponible reprise déjà d'autre part et s'élevant à fr. 1,382,083-14, on trouve que la dépense totale faite pour l'établissement du chemin de fer au 31 décembre 1882, représente en capital nominal la somme de fr. 188,786,343-82.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses.

Le tableau ci-dessous indique les dépenses d'exploitation pendant l'exercice 1882 :

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT de LA DÉPENSE.
Personnel.		
58	Traitements et indemnités.	1,115,239
59	Primes aux fonctionnaires et employés.	100,000
	TOTAL Fr.	1,215,239
Salaires.		
60	Service général. — Direction	16,800
61	Entretien, surveillance et police de la route.	1,124,600
62	Locomotion et entretien du matériel.	1,554,380
63	Litt. A. Transports et perception	795,600
	Litt. B. Primes pour économie de coke et régularité	39,300
	TOTAL Fr.	3,530,680
Travaux et fournitures.		
64	Impressions, papiers, fournitures de bureau.	138,044
65	Entretien et amélioration des routes, stations, etc.	450,000
	A reporter.	588,044

Articles du BUDGET.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE.
	Report.	588,044
66	Renouvellement des billes et fers de la voie	811,000
67	Approvisionnement de combustible et redevances aux compa- gnies concessionnaires	2,004,000
68	Renouvellement du matériel.	295,000
69	Camionnage, pertes et avaries, loyers, etc.	294,500
	TOTAL Fr.	3,992,544
	Télégraphes.	
73	Traitements et salaires du personnel.	44,000
74	Entretien	9,000
	TOTAL Fr.	53,000
	Régie.	
	Personnel.	36,500
	Matériel.	3,500
	TOTAL Fr.	40,000
	Récapitulation.	
	Personnel.	1,215,239
	Salaires.	3,530,680
	Travaux et fournitures.	3,992,544
	Télégraphes.	53,000
	Régie	40,000
	TOTAL Fr.	8,831,463

En déduisant de ce total la dépense afférente à l'exploitation
et à l'entretien des lignes télégraphiques, les dépenses propres
au chemin de fer se réduisent à une somme de fr.

La dépense correspondante en 1851 ayant été de

il s'ensuit une différence de fr.

en faveur de l'exercice 1852.

8,778,463 »

8,880,532 81

102,069 81

Toutefois cette différence ne peut être considérée comme une économie réalisée en 1852. J'ai fait remarquer en effet dans le précédent Compte-rendu que les dépenses de 1851 étaient grevées d'une charge de 295,000 francs votée au budget de cet exercice pour la réparation des dommages occasionnés par les inondations des mois de février et d'août 1850. En tenant compte de cette circonstance, et en déduisant la somme de 295,000 francs des dépenses effectuées en 1851, on trouvera que les frais d'exploitation ont dépassé en 1852 de la somme de fr. 192,950-19 les mêmes frais effectués en 1851.

Mais la comparaison des dépenses de deux exercices successifs ne peut avoir de signification que pour autant qu'on prenne en même temps en considération le travail effectué dans le cours de ces exercices. Il est clair, en effet, qu'une réduction de frais peut présenter un résultat plus désavantageux qu'un accroissement de dépense, dans le cas, par exemple, où cette réduction se produirait simultanément avec une dépression de trafic et, par conséquent, du revenu.

Or, si l'on réunit les chiffres résultant de l'exploitation du chemin de fer depuis 1849 jusqu'en 1852 compris, en faisant abstraction des dépenses et des recettes du télégraphe électrique et en déchargeant les exercices 1850 et 1851 des dépenses extraordinaires provenant de la nécessité de réparer les désastres occasionnés par les inondations, opération qui a pour but de restituer aux frais d'exploitation de ces deux derniers exercices une situation normale, on formera le tableau suivant :

PÉRIODES COMPARÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	TANTIÈME p. o/o.
1849	12,935,920 91	8,298,163 27	64
1850	14,843,719 47	8,473,583 97	64
1851	15,885,488 47	8,585,522 81	54
1852	16,913,207 54	8,778,463 "	52

D'où il suit que, si la dépense d'exploitation s'est augmentée d'année en année de manière à atteindre, en 1852, un chiffre plus élevé de près de 500,000 francs que la même dépense en 1849, il a été réalisé, par contre, un excédant de recettes de plus de trois millions de francs en faveur de l'exercice 1852.

Le tableau qui précède fait voir, en outre, que le rapport entre la dépense et la recette brute s'est modifié d'une manière favorable, puisqu'il a été, en 1852, de 52 p. o/o seulement, tandis qu'il s'était élevé, en 1851, à 54 p. o/o et, en 1849 et 1850, à 64 p. o/o.

Cette dernière remarque constate, pour ainsi dire surabondamment, que le service une fois convenablement organisé, il est possible de faire un plus grand emploi de la route et du matériel, en un mot d'augmenter la quantité de travail et conséquemment le revenu de la voie ferrée sans aggravation sensible des frais d'exploitation. Il est donc indispensable d'attirer vers le chemin de fer la plus grande somme de mouvement possible, puisque l'augmentation de produit croît

dans une proportion beaucoup plus rapide que les dépenses. Cette dernière considération semble militer en faveur des tarifs modérés, particulièrement pour toutes les marchandises dont la consommation peut s'accroître ensuite d'une réduction des prix de transport, par cette raison que des tarifs de l'espèce n'altéreraient pas sensiblement les prix de revient.

BILLES ET RAILS.

L'annexe n° II fait voir qu'on a enlevé des voies, en 1852, 69,270 billes de diverses essences de bois, qui ont été remplacées par 60,902 billes neuves.

La différence qu'on remarque entre ces deux nombres provient du plus grand écartement que permet de donner aux billes l'emploi de rails à *double bourrelet*.

Cette différence représente à peu près une économie de 12 p. % sur la dépense qui aurait dû être faite dans l'hypothèse du maintien de la distance adoptée pour les traverses de route avant l'usage des rails forts. C'est un avantage qu'il convient de signaler, puisqu'il en résulte une économie de billes compensant en partie le prix plus élevé de rails de 34 kilogrammes au mètre courant.

Indépendamment des billes de remplacement, l'administration a encore employé 27,310 billes pour la construction de doubles voies et de voies d'évitement, ce qui porte à 88,212 le nombre total de billes utilisées en 1852.

Le prix moyen des billes en bois de chêne s'est élevé pendant cet exercice à fr. 4-48, et celui des billes en bois de sapin à fr. 3-05. (Annexe n° III.)

L'administration ne s'est pas attachée, en 1852, à l'emploi exclusif de billes en bois de chêne. L'expérience ayant constaté que d'autres essences pouvaient être, dans certaines conditions, d'un usage avantageux, on a fait emploi de 18,101 billes en sapin gras du pays, qui parfois semblent devoir présenter une aussi longue durée que celles en chêne, tout en offrant un prix d'acquisition beaucoup plus avantageux.

Jusqu'à présent il n'a pas encore été possible de se fixer définitivement sur l'importance des divers procédés préconisés pour la conservation des bois. L'administration ne perd pas cet objet de vue et suit régulièrement les expériences qu'exigent ces procédés. Elle s'occupe en même temps de l'essai des plateaux en fer de fonte reliés entre eux par des tringles en fer forgé, lesquels seraient destinés à remplacer les traverses en bois. J'ai fait connaître, dans le précédent Comptendu, que j'avais fait procéder à l'adjudication de 5,000 plateaux de l'espèce, afin de constater l'influence que leur emploi pourrait exercer au double point de vue de la réduction des dépenses d'entretien et de la solidité des voies.

Le tableau annexé sous le n° III renseigne, outre le prix des billes utilisées en 1852, le prix de celles employées antérieurement sur les différentes sections du chemin de fer à partir de l'exercice 1849.

En prenant la moyenne des prix à partir de cette dernière année on trouve les résultats ci-après :

Billes en chêne, 1849 . . .	fr.	4	16
Id., 1850 . . .		4	18
Id., 1851 . . .		3	60
Id., 1852 . . .		4	48

Billes en sapin, 1849	3 88
Id., 1851	2 41
Id., 1852	5 05

Il n'a pas été procédé à une adjudication de billes de sapin en 1850.

On voit que le prix des billes en bois de chêne, qui était tombé en 1851 à fr. 5-60, s'est relevé en 1852 à fr. 4-48 et dépasse ainsi le prix alloué pour les autres années.

Des fluctuations se font aussi remarquer dans le prix des billes en sapin qui n'ont pu être obtenues en 1852 à des conditions aussi favorables qu'en 1851.

Quoi qu'il en soit, les billes en sapin paraissent devoir se maintenir à des prix généralement plus avantageux que celles en chêne.

Les rails employés pendant l'exercice 1852 pour le service de l'entretien comportent ensemble un développement de 150,311³⁷/₁₀₀ mètres courants, tant en rails neufs que remaniés.

Il a été en outre employé pour la construction d'une seconde voie et des voies d'évitement 50,166 mètres⁶⁶/₁₀₀ courants de rails. (Annexe n° IV.)

Les fers enlevés des voies et mis définitivement hors de service présentent un développement de 134,421 mètres courants.

La différence qu'on remarque entre ce dernier chiffre et celui des rails neufs provient de ce qu'une partie des rails enlevés comportant ensemble 13,890 mètres courants, a été jugée susceptible de remploi et sera utilisée plus tard.

Le prix moyen d'un tonneau de rails (1,000 kilogrammes) s'est élevé à 180 fr. environ, et présente ainsi une augmentation sur le prix des rails fournis en 1851, qui n'avaient coûté à l'administration que 170 francs.

Il reste encore dans les voies 1,451,900 mètres courants de rails des anciens modèles dits *ondulés et parallèles*. Les rails à *double bourrelet* présentent un développement de 1,047,900 mètres courants, et entrent conséquemment pour ⁴²/₁₀₀ environ dans la longueur totale développée des rails.

Le tableau comparatif ci-dessous indique le nombre de billes et la quantité de mètres courants de rails placés dans les voies, mais seulement pour le service de l'entretien dans le courant des quatre derniers exercices :

DÉSIGNATION DES PÉRIODES.	BILLES.	RAILS.
	Nombre.	Mètres courants.
1849	85,733	113,786.19
1850	72,118	109,777.31
1851	44,050	101,463.37
1852	60,902	150,311.37

La dépense pour les billes et fers soldée sur les allocations du budget et les

crédits supplémentaires s'est élevée pendant les quatre exercices ci-dessus, à savoir :

En 1849, à fr.	881,886 15
En 1850, ...	866,909 06
En 1851, ...	804,000 »
En 1852, approximativement	811,000 »

CHARBON ET COKE.

Les quantités et le prix de la houille consommée en 1852 sont renseignés à l'annexe n° V.

L'approvisionnement de houille en roche, pour le service de l'arsenal, s'est élevé à 129,550 kilogrammes. Le prix d'achat étant de fr. 1,791-68, le tonneau de mille kilogrammes a été payé à raison de fr. 13-85.

Le charbon autre que le charbon en roche, destiné aux forges, salles d'attente, machines fixes, etc., a coûté moyennement fr. 7-09 le mètre cube, la dépense s'étant élevée à fr. 62,147-64 pour 8,759^m3,419.

L'administration qui ne s'était réservé la fabrication du coke en 1851 qu'au seul four de Hal, a fabriqué en 1852, non-seulement dans ce four, mais encore dans ceux de Manage, Jemmapes, Malines et Ans.

La quantité totale de coke fabriqué dans ces cinq fours s'est élevée à 26,235,335 kilogrammes, et a coûté, tous frais compris, fr. 377,286-59.

En déduisant de cette dépense la valeur du menu coke et des cendres, elle se réduit à fr. 369,750-69, ce qui porte le prix du coke fabriqué par l'État à fr. 0-493 par hectolitre ou à fr. 14-09 par tonneau de mille kilogrammes. (Annexe n° VI.)

L'industrie privée a fourni pour les machines 28,338,730 kilogrammes de combustible, dont le prix d'achat s'est élevé, en suite d'adjudications publiques, à fr. 14-90 le tonneau. (Annexe n° VII.)

Il y a donc en définitive une différence de 81 centimes par 1,000 kilogrammes en faveur du coke fabriqué par l'administration.

Comparant le prix moyen du coke en 1851 et 1852, on trouve pour le coke fabriqué par l'État :

En 1851 fr.	15 46
En 1852	14 09
Différence . . . fr.	<u>1 57</u>

en moins en faveur du second de ces exercices.

Pour le coke livré à l'administration, l'on a :

En 1851 fr.	17 27
En 1852	14 90
Différence . . . fr.	<u>2 57</u>

également en faveur de l'exercice 1852.

En cherchant le prix moyen sans distinction de l'origine du combustible consommé par les machines pour le parcours, le stationnement, l'allumage et le service, on reconnaît que ce prix moyen a été de fr. 14-51 par 1,000 kilogrammes. Or, si l'on applique ce prix à la consommation effectuée de 53,869,149 kilogrammes, on voit que la dépense totale de ce combustible s'est élevée à fr. 810,661-33, c'est-à-dire à une valeur représentant environ $\frac{1}{10}$ de tous les frais d'exploitation.

Cette dernière considération fait comprendre pourquoi l'administration recherche avec tant de soin tous les moyens d'obtenir le coke au meilleur marché possible.

En répartissant la consommation totale de coke, déjà indiquée ci-dessus, et figurant à l'annexe n° VIII, sur chaque lieue de parcours des locomotives, en y comprenant le stationnement et l'allumage, on reconnaît que cette consommation a été de 53^{kil. 80}/₁₀₀ par lieue parcourue.

En faisant la même répartition sur le nombre de voitures chargées transportées à une lieue, on trouve une consommation moyenne de 4 kilogrammes ⁷³/₁₀₀ par chaque voiture-lieue.

Ces quantités sont supérieures à celles constatées pour l'exercice 1851, ce qu'il faut attribuer, en grande partie, à l'emploi de plus fortes locomotives.

Toutefois, la consommation du coke est restée, sur quelques sections, au-dessous des allocations fixées par l'administration, pour l'allumage, le parcours des locomotives et le charriage, c'est-à-dire l'importance de la charge remorquée. Mais, d'un autre côté, ces allocations ont été dépassées sur d'autres sections, en sorte qu'au total les primes pour économie de coke ont atteint un chiffre beaucoup moins élevé que les années antérieures et ne comportent qu'une dépense de fr. 14,581-99. (Voir le tableau ci-annexé sous le n° IX.)

Le même tableau fait voir que les primes accordées pour la régularité de la marche des convois ont nécessité une dépense de fr. 24,627-58, dont la répartition s'est faite de la manière suivante :

Au profit des chefs d'ateliers et des machinistes, jusqu'à concurrence de	fr. 15,639 52
Au profit des chefs-gardes et gardes-convoi, jusqu'à concurrence de	10,988 06
Total égal	<u>fr. 24,627 58</u>

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

Le tableau ci-après indique la situation du matériel des transports au 1^{er} janvier 1853, comparée à la même situation au 1^{er} janvier 1852. Cette situation est détaillée à l'annexe n° X, qui renseigne l'état dans lequel se trouve le matériel roulant, les transformations qu'il a dû subir dans l'intérêt du service, ainsi que les quantités en plus ou en moins pour chaque catégorie de véhicule.

	NOMBRE		DIFFÉRENCE EN PLUS	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1852.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	AU 1 ^{er} JANVIER 1852.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.
Locomotives	171	175	»	4
Tenders	178	178	»	»
Voitures pour la poste	28	30	»	2
Voitures à voyageurs	1,045	1,074	»	29
Voitures cellulaires.	8	8	»	»
Waggons à marchandises	3,434	3,493	»	59
Waggons de service	339	336	3	»

L'augmentation du matériel roulant, en 1852, porte donc sur les locomotives, les voitures de poste, celles à voyageurs, et enfin sur les waggons à marchandises. Le nombre des tenders n'a pas été augmenté, parce qu'il dépassait celui des locomotives et qu'aujourd'hui encore il suffit aux besoins. La seule diminution de matériel qu'on remarque dans le tableau précédent porte sur les wagons de service.

Pour rendre un compte exact du soin apporté à l'augmentation du matériel à partir de la reprise du mouvement commercial en 1849, il importe de comparer la situation de ce matériel au 1^{er} janvier 1849 à sa situation au 1^{er} janvier 1853. Cette comparaison fait l'objet du tableau ci-dessous.

	NOMBRE		DIFFÉRENCE EN PLUS	
	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.	AU 1 ^{er} JANVIER 1849.	AU 1 ^{er} JANVIER 1853.
Locomotives	161	175	»	14
Tenders	162	178	»	16
Voitures pour la poste	17	30	»	13
Voitures à voyageurs	807	1,074	»	267
Voitures cellulaires.	6	8	»	2
Waggons à marchandises.	3,195	3,493	»	298
Waggons de service	357	336	21	»

Ainsi, dans le cours de quatre années, le nombre des locomotives a été augmenté de près de 9 p. %; les tenders, de près de 10 p. %; les voitures à voyageurs, de plus de 33 p. %; enfin, les waggons à marchandises, de plus de 9 p. %.

Le nombre de waggons de service a seul subi une réduction, qui, jusqu'à présent, n'a produit aucun effet dont on ait à se plaindre.

Les diverses augmentations dont il vient d'être question ont été motivées par le développement des transports. Il n'en peut résulter que des avantages matériels, puisque la dépense qu'elles ont exigée est représentée par une valeur acquise qui doit être comptée à l'avoir du chemin de fer. Il est encore à considérer que ces augmentations fournissent le moyen de desservir plus convenablement le transport des hommes et des choses et d'assurer la marche régulière de l'exploitation.

L'annexe n° XI renseigne le parcours des convois en 1832.

Le trajet effectué par les convois de voyageurs a été; savoir :

Par les convois ordinaires, de	2,015,505 kilom.
Par les convois spéciaux, de	34,280
Total . . .	<u>2,049,785 id.</u>

Les locomotives remorquant ces convois ont parcouru :

Avec les convois ordinaires	2,072,205 kilom.
Avec les convois spéciaux	36,870
En total . . .	<u>2,109,075 id.</u>

Il résulte de la différence entre le trajet total des locomotives et celui des convois que des charges trop fortes ont réclamé l'emploi de machines d'allége sur un parcours de 11,838 lieues, ou 59,290 kilomètres.

La composition moyenne des convois a été de 8 voitures ⁴⁹/₁₀₀ pour le service régulier, et de 13 voitures ⁴⁶/₁₀₀ pour les trains spéciaux.

La moyenne générale de tous les convois de voyageurs sans distinction est de 8 voitures ⁵⁷/₁₀₀.

Les convois de marchandises ont fait les parcours suivants :

Convois ordinaires	1,806,640 kilom.
Convois spéciaux	245,920
Ensemble . . .	<u>2,052,560 id.</u>

Le trajet des locomotives attelées à ces convois a été :

Pour les convois ordinaires, de	1,956,065 kilom.
Pour les convois spéciaux	258,310
Ou ensemble . . .	<u>2,214,375 id.</u>

D'où il suit que les trains remorqués par deux locomotives ont fait un trajet de 52,565 lieues, ou 161,815 kilomètres.

En cherchant la composition moyenne des trains de marchandises on trouve :

Pour les convois ordinaires, 20 voitures ¹⁷/₁₀₀ ;

Pour les convois spéciaux, 17 voitures ⁸⁴/₁₀₀.

En n'établissant aucune distinction entre les convois de marchandises, la moyenne générale de la composition est de 19 voitures ⁸⁹/₁₀₀.

Si maintenant l'on veut savoir comment se répartissent les diverses catégories de voitures dans la composition moyenne des trains, on trouve pour les convois de voyageurs ordinaires et spéciaux réunis :

Voitures à voyageurs	5.677
Wagons à marchandises.	2.758
Voitures vides	0.156
Ensemble	<u>8.571</u>

chiffre qui reproduit la moyenne indiquée ci-dessus.

Les convois de marchandises ordinaires et spéciaux comprennent :

Voitures à voyageurs	1.576
Wagons à marchandises	15.641
Voitures vides	4.672
Moyenne générale des voitures des trains de marchandises.	<u>19.889</u>

Les locomotives remorquant les convois ont fait en total un parcours de 4,525,450 kilomètres.

Elles ont parcouru, en outre, pour divers services. 869,265 id.

Leur parcours total a donc été de 5,492,715 id.

(Voir l'annexe n° VIII.)

Le parcours des voitures et des wagons pendant l'exercice 1852 est indiqué à l'annexe n° XII.

APPROVISIONNEMENTS.

L'évaluation des approvisionnements au magasin central de Malines s'élevait, au 31 décembre 1852, à fr. 1,151,626 70

La valeur approvisionnée s'était élevée, au 31 décembre 1851, à 1,593,781 86

D'où une différence en moins, au 31 décembre 1852, de . fr. 442,155 16

La valeur des objets sortis du magasin central, pendant ce dernier exercice, s'est élevée à plus de 2,600,000 francs.

Les sorties annuelles atteignent généralement un chiffre aussi élevé, et l'on conçoit dès lors qu'il est impossible de restreindre les approvisionnements, puisque l'administration pourrait se trouver prise au dépourvu et serait ainsi exposée,

dans certains cas, et sous peine de compromettre le service, à contracter des marchés d'urgence onéreux pour le Trésor.

J'ai donné, au surplus, des explications sur la nécessité des approvisionnements dans le dernier compte-rendu, et j'ai tout lieu de croire qu'elles ont dû paraître satisfaisantes de tous points.

§ 2.

Tarifs.

MARCHANDISES.

Les conditions et les prix du transport des marchandises n'ont pas été modifiés dans leurs bases en 1852. Il y a été apporté cependant quelques changements de détails qui sont rappelés ci-après.

Les marchandises en vrac, c'est-à-dire celles qui ne sont pas susceptibles d'être chargées avec d'autres et dont le chargement pouvait être limité à 4,500 kilogrammes par wagon, doivent être expédiées maintenant par poids de 5,000 kilogrammes et sont toujours taxées pour ce poids.

Cette disposition, arrêtée le 9 avril 1852, a pour but d'assurer le chargement complet des wagons et d'utiliser ainsi le plus possible l'emploi de ces véhicules.

Une décision ministérielle du 28 mai a réglementé l'emploi des voitures dites *tapissières*, qui servent au transport des meubles. Ce transport s'effectue aux prix du tarif n° 2, 2^e catégorie.

Il est payé en sus à l'administration, une somme de 5 francs par jour, lorsque ces tapissières continuent le trajet à destination en dehors du chemin de fer.

Par un arrangement conclu de commun accord avec l'administration du chemin de fer du Nord, l'ocre a été admis au transport international au prix de la 2^e section du tarif franco-belge.

Le bétail et les chevaux ont été admis aux convois de voyageurs, par une disposition ministérielle du 17 août, moyennant le paiement du tarif n° 2, 2^e catégorie, et à raison d'une taxe appliquée à un poids de 4,000 kilogrammes, quelle que soit la charge réelle.

Une autre décision ministérielle du 17 août permet de transporter les équipages aux prix du tarif n° 2, 2^e catégorie, à raison de 4,000 kilogrammes par équipage et aux conditions prescrites pour le transport des marchandises à petite vitesse.

Les expéditions de farines effectuées de la Belgique en Allemagne ont été admises à partir du 10 avril 1852 aux prix de la 2^e section du tarif international, l'administration déclinant pour ces transports toute responsabilité en cas d'avaries.

Ces diverses dispositions ont eu pour objet de faciliter l'expédition des produits désignés ci-dessus, tout en réservant à l'administration une juste rémunération du travail effectué.

VOYAGEURS.

Le prix du transport des voyageurs ayant été fixé par la loi du 12 avril 1851, l'administration a dû se borner à surveiller la stricte exécution de cette loi.

Toutefois l'art. 10 autorisant le Ministre à réduire de 30 p. % les prix du tarif, en faveur des émigrants et de leurs bagages, il a été arrêté de commun accord entre l'administration belge et l'administration rhénane que le prix du transport de ces émigrants, de Cologne à Anvers, serait fixé ; savoir :

Pour les adultes, à	fr. 7 00
Pour les enfants de moins de 10 ans. à . . .	3 30

Dans ce prix, la part belge pour le parcours d'Herbesthal à Anvers, s'élève :

Pour les adultes, à	fr. 4 00
Pour les enfants	2 00

Le tarif portant le prix de transport d'une personne à fr. 6-30 pour le trajet d'Anvers à la frontière, en voiture de 3^e classe, la réduction accordée n'est donc en réalité que de 37 p. % environ du prix légal du tarif dont il s'agit, en sorte que le Gouvernement n'a pas même usé de toute la latitude que lui réservait la loi.

§ 3.

Transports et recettes.

Les annexes portant les nos XIII et XIV renseignent le mouvement et les recettes, par mois, des transports en général pendant l'exercice 1852. Les annexes nos XV et XVI indiquent également les transports ainsi que les recettes en général ; mais ces renseignements au lieu d'être donnés par mois, sont établis en distinguant chacune des stations de l'État.

Les annexes précitées semblent donc au premier abord former double emploi. Cependant il n'en est rien, et les tableaux ont dû être dressés de cette manière afin qu'on puisse se rendre compte, d'une part, de l'influence des saisons sur la circulation en général et, d'autre part, de l'importance relative des stations.

En examinant les annexes précitées à ce point de vue, on voit que les mois pendant lesquels le mouvement a été le plus développé, sont :

- Pour les voyageurs, le mois de septembre.
- Pour les bagages, le mois d'août.
- Pour les bestiaux et chevaux, le mois d'avril.
- Pour les équipages, le mois de juillet.
- Pour les finances, le mois de mai.
- Pour les marchandises de vitesse, le mois d'octobre.
- Pour les grosses marchandises, les mois de septembre et d'octobre.

Quant aux recettes, on trouve que les plus élevées se sont produites :

- Pour les voyageurs, au mois de septembre.
- Pour les bagages, au mois d'août.
- Pour les équipages, au mois de juillet.
- Pour les chevaux et bestiaux, au mois d'avril.

Pour les finances, au mois de décembre ;

Pour les petites marchandises, au mois d'octobre ;

Pour les grosses marchandises, aux mois de septembre et d'octobre.

En dépouillant les annexes n^{os} XV et XVI, on trouverait que, sous le rapport du mouvement des voyageurs, les stations de Bruxelles (Nord et Midi) présentent les résultats les plus importants, et que, sous le rapport du mouvement des marchandises classées aux tarifs n^{os} 2 et 3, c'est Liège, au contraire, qui se trouve dans les meilleures conditions. L'examen de ces deux annexes permet donc de classer par ordre de mouvement et de produit chacune des stations du chemin de fer de l'État.

En prenant séparément les résultats de chaque branche de revenu de l'exploitation en 1852 et en les comparant, tant en mouvement qu'en recettes, aux résultats correspondants de l'exercice 1851, on aura les déductions qui vont suivre.

VOYAGEURS.

Le nombre de voyageurs transportés en 1852 s'est élevé ; savoir :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe, à	433,142
		2 ^e id. à	1,160,093
		3 ^e id. à	2,752,824
Id. militaires, à			42,514
Id. extraordinaires, à			62,731

En total à 4,451,304

Le nombre total des voyageurs ayant été en 1851 de 4,353,756

on trouve en faveur de l'exercice 1852 une différence de 95,548

voyageurs en plus, laquelle se répartit ainsi qu'il suit en plus et en moins :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe	3,680
		2 ^e id.	69,329
		3 ^e id.	26,823
Id. extraordinaires			21,028

Total en plus 120,862

dont il faut déduire les voyageurs militaires en moins, soit 25,314

Reste 95,548

voyageurs en augmentation, ainsi que cela a été indiqué ci-dessus.

Prenant maintenant les recettes, il vient :

Voyageurs civils	{	1 ^{re} classe fr.	2,215,948 47
		2 ^e id.	2,722,655 72
		3 ^e id.	2,815,546 20
Id. militaires			65,249 76
Id. extraordinaires			275,274 87

Et en total fr. 8,094,675 02

Report d'autre part	fr.	8,094,673 02
En 1851, la recette avait été de		8,041,866 41
d'où une différence de	fr.	<u>52,808 61</u>
en faveur de l'exercice 1852.		

Cette différence provient des augmentations suivantes :

Du chef des voyageurs de 3 ^e classe, jusqu'à concurrence de . . .	53,736 86
Des voyageurs extraordinaires, jusqu'à concurrence de . . .	126,306 01
Soit ensemble	fr. <u>180,042 87</u>

D'où il faut déduire les réductions de recettes ci-après :

Du chef des voyageurs de 1 ^{re} classe	fr.	74,073 72
Id. de 2 ^e id.		6,097 08
Id. militaires		<u>47,063 46</u>
Total à déduire	fr.	<u>127,234 26</u>
Reste	fr.	<u><u>52,808 61</u></u>

somme égale à celle indiquée ci-dessus comme différence finale entre la recette des voyageurs pendant les deux exercices comparés.

Ainsi, malgré l'augmentation du nombre de voyageurs civils de toutes classes qui s'est manifestée en 1852, la recette a diminué pour la 1^{re} classe et particulièrement pour la 2^e classe, bien que ce soit cette dernière qui ait pris le plus grand accroissement. La 3^e classe seule a donné un excédant de recette dont l'importance est de fr. 53,736-86.

Il résulte de ce fait que chaque voyageur de 1^{re} et de 2^e classe a payé moyennement une somme moins forte en 1852 qu'en 1851, ce qui provient d'une réduction dans le trajet moyen de ces voyageurs. Cette appréciation est confirmée par le tableau suivant :

			VOYAGEURS-LIEUES		TRAJET MOYEN		DIFFÉRENCE EN 1852	
			EN 1851.	EN 1852.	EN 1851.	EN 1852.	du mouvement.	du trajet.
Voyageurs...	{	de 1 ^{re} classe.	5,805,706	5,559,871	15.5	12.8	— 265,835	— 0.7
		de 2 ^e id.	9,197,595	9,075,519	8.4	7.8	— 121,874	— 0.6
		de 3 ^e id.	14,060,486	14,077,751	5.1	5.1	+ 17,245	0

Ainsi, malgré l'accroissement du nombre de voyageurs inscrits, la quantité de mouvement produite par les voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe est restée moindre

en 1852 qu'en 1851, le trajet moyen étant descendu, pour la 1^{re} de ces classes, de $\frac{7}{10}$ de lieue par voyageurs, et de $\frac{6}{10}$ de lieue pour la seconde. Le trajet moyen de voyageurs de 3^e classe est resté, au contraire, le même et la quantité de mouvement s'est développée. La réduction de recette provient donc uniquement, pour les diligences et les chars-à-bancs, de voyages à plus courtes distances, et l'augmentation du produit des waggons provient évidemment de l'accroissement de la circulation.

On peut déduire de la comparaison qui précède, que si, en présence d'une majoration de tarif, il peut se produire, par des circonstances inappréciables ou exceptionnelles, un accroissement du nombre de voyageurs, il ne s'ensuit pas une augmentation proportionnelle dans le chiffre des recettes.

BAGAGES.

Les bagages transportés au poids, en 1852, se sont élevés à 407,598 quintaux métriques. En 1851, le chemin de fer avait transporté 443,967 quintaux de bagages.

Les transports de l'espèce se sont donc réduits de 6,379 quintaux.

Les recettes se sont élevées du chef du transport des bagages :

En 1851, à	fr. 648,846 26
En 1852, à	571,679 12
Ce qui constitue une réduction de	fr. 77,167 14

en 1852, sur le produit obtenu en 1851.

Pendant la 2^e période de l'exercice 1851, c'est-à-dire à partir de l'introduction du tarif des bagages décrété par la loi du 12 avril, chaque quintal métrique avait produit fr. 5-99 en moyenne. Les objets de l'espèce n'ayant payé moyennement, en 1852, sous le régime du même tarif, que fr. 5-34, il est clair que le parcours moyen de chaque quintal s'est trouvé réduit, dans une certaine proportion, avec la réduction de trajet remarquée pour les voyageurs de 1^{re} et de 2^e classes.

Le produit des bagages transportés au *minimum* de taxe de 50 centimes a été de fr. 37,428-50.

Le produit correspondant, en 1851, avait été de fr. 36,443-25.

Donc, en faveur de l'exercice 1852, une somme insignifiante de fr. 985-25.

Le tableau ci-après résume ce qui vient d'être dit quant aux augmentations et aux réductions des recettes des voyageurs et des bagages pendant les deux années de comparaison.

		RECETTE EN 1852.	
		EN MOINS	EN PLUS
Voyageurs civils. {	1 ^{re} classe . . .	74,073 72	"
	2 ^e id. . . .	6,097 08	"
	3 ^e id. . . .	"	53,736 86
Id. militaires.		47,063 46	"
Id. extraordinaires.		"	126,306 01
Bagages. {	au poids . . .	74,167 14	"
	au minimum .	"	985 25
TOTAUX.		201,401 40	181,028 12
Résultat général en moins . .		20,373 28	

En considérant isolément le produit des voyageurs civils et des bagages, on trouve, d'une part, une réduction du produit des deux premières classes, s'élevant à fr. 80,170 80
 et, d'autre part, une augmentation provenant de la 5^e classe, de fr. 53,736 86
 en sorte que la réduction finale est de fr. 26,433 94

Ajoutant la perte constatée sur les bagages, soit 74,167-14 — 985-25 = 75,181 89
 on trouve que le produit de ce service a été de fr. 99,615 85
 moins élevé en 1852 qu'en 1851.

En prenant l'ensemble du service sans déduction des voyageurs militaires et extraordinaires, le résultat général ne constate plus qu'une différence de fr. 20,373-28 entre les produits des deux exercices.

Mais on sait qu'on ne peut tenir compte, dans les calculs, des transports de l'espèce. En effet, le mouvement des troupes est subordonné aux besoins du Département de la Guerre et peut dès lors varier d'une manière fort sensible. Quant aux voyageurs extraordinaires, ils peuvent aussi augmenter ou diminuer par des causes accidentelles. C'est ainsi, par exemple, qu'ils comportent en 1852 une somme de fr. 181,733-26 provenant des émigrants dirigés de l'Allemagne sur Anvers. Or, s'il est possible que le mouvement de ces émigrants reste le même ou prenne un nouvel accroissement, il est également possible qu'il diminue ou même disparaisse tout à fait. Il suffirait pour cela de l'ouverture d'une voie de transport plus courte et plus économique entre leur point de départ et un port d'embarquement. On ne pourra donc jamais établir la situation normale du mouvement des

voyageurs et de la recette qui en provient, en faisant figurer dans cette situation le produit des voyageurs militaires et extraordinaires.

Au total, le service des voyageurs a été moins favorable en 1852 qu'en 1851.

La même circonstance s'est fait remarquer sur le chemin de fer du Nord, et l'administration de ce chemin l'attribue au mouvement provoqué en 1851 par l'exposition universelle de Londres.

En prenant le nombre de voyageurs embarqués, sans tenir compte du parcours fourni par chacun d'eux, on trouve la répartition suivante pour les diverses catégories :

Voyageurs de 1 ^{re} classe . . .	fr.	9 73 p. ‰.
Id. 2 ^e id.		26 06 »
Id. 3 ^e id.		61 84 »
Militaires		0 96 »
Extraordinaires		1 41 »

En n'ayant égard qu'aux voyageurs civils, on aura :

Voyageurs de 1 ^{re} classe . . .	fr.	9 97 p. ‰.
Id. 2 ^e id.		26 69 »
Id. 3 ^e id.		63 34 »

Si, au lieu de considérer seulement le nombre de voyageurs embarqués ou, ce qui revient au même, le nombre de coupons délivrés par les bureaux de l'administration, on fait entrer dans le calcul le trajet moyen parcouru par les voyageurs civils des trois catégories, il viendra :

Voyageurs de 1 ^{re} classe . . .	fr.	19 30 p. ‰.
Id. 2 ^e id.		31 63 »
Id. 3 ^e id.		49 07 »

Quant aux recettes, elles se sont réparties de la manière suivante :

Pour les voyageurs de 1 ^{re} classe. fr.	28 38 p. ‰.
Id. 2 ^e id.	33 41 »
Id. 3 ^e id.	36 31 »

L'annexe n° XII renseigne le parcours des voitures et des waggons, tant à charge qu'à vide, pendant l'exercice 1852.

En divisant la quantité de mouvement des voyageurs civils de toutes classes par le nombre de lieues parcourues par les voitures et waggons circulant à charge, on trouve que chacun de ces véhicules a contenu ; savoir :

Les voitures de 1 ^{re} classe.	8.69 voyageurs.
Id. 2 ^e id.	12.86 id.
Id. 3 ^e id.	12.298 id.

Le poids des bagages ayant été, ainsi que cela a été dit plus haut, de 107,598 quintaux métriques et la recette afférente aux transports de l'espèce de fr. 571,679-12, on trouvera, en divisant cette somme par la base de la taxe, soit 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre, que la quantité de mouvement

des bagages s'est élevée à 9,527,985 quintaux-kilomètres. D'autre part, en divisant également cette quantité de mouvement par le nombre de quintaux embarqués, on voit que chaque quintal de bagage inscrit a parcouru en moyenne 88 kilomètres ou 17 lieues $\frac{6}{10}$.

Les convois de voyageurs comprennent généralement un waggon à bagages. En admettant cette base, le parcours des waggonnets dont il s'agit serait de 2,049,785 kilomètres et leur charge utile aurait été en moyenne de 465 kilogrammes de bagages, sans y compter toutefois ceux qui ne sont pas admis au poids et paient le *minimum* de la taxe.

Enfin, en divisant le poids des bagages embarqués par le nombre de voyageurs civils inscrits, on constate que chacun d'eux n'a transporté en moyenne que 2^{kil.}47 de bagages.

Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES A GRANDE VITESSE.

Le chemin de fer a transporté en 1852, aux prix et conditions du tarif n° 1 ; savoir :

Expéditions de 100 kilogrammes et au-dessous.	164,419 quintaux.
Expéditions de plus de 100 kilogrammes	81,935 id.
En total	246,054 id.
En 1851, les transports de l'espèce comportaient	231,163 id.
Donc une différence de	<u>14,891 quintaux.</u>

métriques en faveur de l'exercice 1852.

En mettant en présence les chiffres de la recette comme ceux du mouvement pendant les deux exercices comparés, l'on aura :

Recettes en 1852	fr. 736,110 27
Id. 1851	661,598 49
Différence	<u>fr. 74,511 78</u>

en faveur de l'exercice 1852.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE (TARIFS 2 ET 3).

Les marchandises ordinaires (tarif n° 2) ont présenté le mouvement ci-après :

Avec remise à domicile	32,218 tonnes.
Avec chargement et déchargement	202,719 id.
Sans chargement ni déchargement	7,832 id.
Montant total	<u>242,769 id.</u>

Le poids total des mêmes marchandises en 1851, ayant

été de	<u>213,546 id.</u>
------------------	--------------------

On trouve une différence de	<u>29,223 id.</u>
---------------------------------------	-------------------

en plus en 1852 qu'en 1851.

La recette desdites marchandises s'est répartie ainsi qu'il suit entre les trois catégories du tarif :

Transport avec remise à domicile	347,431 32
Id. avec chargement et déchargement	1,759,937 61
Id. sans chargement ni déchargement	49,959 58
Ensemble fr.	2,157,328 51
Le produit correspondant, en 1851, ayant été de	1,931,218 46
L'augmentation, en 1852, est de fr.	226,109 85

En ce qui concerne les marchandises transportées aux prix et conditions du tarif n° 3, on trouve la répartition suivante :

Transports avec remise à domicile	7,524 tonneaux :
Id. avec chargement et déchargement	220,110 id.
Id. sans chargement ni déchargement	983,431 id.
Id. par abonnement	1,085 id.
Ensemble	1,212,150 id.
En 1851, le mouvement des mêmes marchandises ne comportait qu'un poids de	1,054,741 id.
Ce qui donne, en 1852, une augmentation de	177,409 id.

Le recettes se sont élevées :

Pour les transports avec remise à domicile, à fr.	57,275 27
Id. avec chargement et déchargement	1,465,889 95
Id. sans chargement ni déchargement	3,252,051 80
Id. par abonnement	4,784 50
Ensemble fr.	4,780,001 52
En 1851, la recette avait été de	4,002,975 72
Différence en faveur de l'année 1852 fr.	777,025 80

L'ensemble des recettes dues aux expéditions taxées aux tarifs n°s 2 et 3, s'est élevé, en 1852, à fr. 6,937,329 83
 Les recettes de même nature avaient été, en 1851, de 5,934,194 18
 d'où une différence de fr. 1,003,135 65
 en faveur de l'exercice 1852.

Chaque tonneau de marchandises expédiées par le chemin de fer et à petite vitesse a produit en 1852, sans distinction de catégories et sans y comprendre les transports par abonnement de waggons :

Aux prix du tarif n° 2	8 88	Francs.	
Id. id. n° 3		3 94	Francs.
Id. des deux tarifs (en moyenne)		4 76	Francs.

En 1851, le produit correspondant était :

Aux prix du tarif n° 2	9 04		
Id. id. n° 3		5 86	
Id. des deux tarifs (en moyenne)		4 76	
Différence en plus { en 1851	» 16	»	»
{ en 1852	» 08	»	»

D'où il suit que les marchandises taxées au tarif n° 2, ont effectué un moindre parcours en 1852 qu'en 1851, tandis que le résultat contraire s'est produit quant aux marchandises transportées aux conditions du tarif n° 3. Enfin, si l'on considère les deux tarifs réunis, le trajet moyen effectué par les marchandises à petite vitesse en général a été le même pendant les deux exercices comparés.

L'augmentation de recettes de fr. 1,003,133-63 ne peut donc être attribuée qu'à la progression du trafic des grosses marchandises.

Le mode d'abonnement dont j'ai signalé l'établissement dans le Compte-rendu de l'année précédente, a donné lieu, ainsi qu'on a pu le voir dans ce qui vient d'être dit, à un transport de 1,083 tonnes, lequel a nécessité l'emploi de 217 wagons.

Les transports de l'espèce ont produit :

En 1852.	fr. 4,784 50
En 1851.	1,822 50
donc une différence de	fr. 2,962 »
en faveur de l'année 1852.	

Le prix payé par le commerce pour chaque tonneau expédié est ainsi de fr. 4-41 environ, c'est-à-dire qu'il est plus élevé que celui résultant de l'application du tarif n° 3.

Récapitulant les produits des marchandises expédiées soit à grande vitesse, soit à petite vitesse, on obtient le tableau ci-dessous :

Expéditions taxées au tarif n° 1.	fr. 736,110 27
Id. id. n° 2.	2,137,328 31
Id. id. n° 3.	4,773,217 02
Id. par abonnement	4,784 50
En total.	fr. 7,675,440 10

Ajoutant à ce total les produits divers provenant du service des marchandises, et qu'il est impossible de répartir par tarif, soit la somme de 97,759 67

on aura la somme de fr. 7,771,199 77

qui forme la recette générale des marchandises de toutes natures.

Comparant la somme ci-dessus de	fr. 7,771,199 77
au produit de l'exercice antérieur, soit	6,686,366 81
l'excédant de recette perçue en 1852 comporte une somme de fr.	<u>1,084,832 96</u>

FONDS ET VALEURS.

Il a été transporté, en 1852, 121,997 groups de finances.

En 1851, les transports de l'espèce comportaient ensemble 139,201 groups, en sorte qu'on remarque une réduction de 17,204 groups en 1852.

Toutefois, la recette s'est élevée pendant ce dernier exercice à fr. 75,984-49. Elle est conséquemment supérieure à celle effectuée en 1851, laquelle n'avait été que de fr. 71,384-89. La différence est de fr. 4,599-60 en plus en 1852.

Quoi qu'il en soit, cette branche de revenu paraît tendre à se développer d'année en année. Aussi n'est-il pas sans intérêt d'en réunir les résultats constatés pendant les derniers exercices.

La recette des finances s'est élevée :

En 1848 à fr.	44,360 06
1849	54,422 02
1850	57,435 97
1851	71,384 89
1852	75,984 49

De manière que le produit dû à cette catégorie de transports a presque doublé depuis l'introduction des tarifs du mois de septembre 1848.

ÉQUIPAGES.

Le transport des équipages, en 1852, présente les résultats suivants .

Nombre d'équipages.	884
Recettes perçues fr.	59,846 70

En 1851, les termes correspondants avaient été :

Nombre d'équipages.	1,219
Recettes perçues fr.	80,964 »

Ce qui donne pour l'exercice 1852 une réduction en nombre de 335 équipages, et une diminution de recettes de fr. 21,117-30.

Le tableau ci-dessous renseigne les résultats de cette branche de service à partir de l'année 1847.

PÉRIODES COMPARÉES.	ÉQUIPAGES.	
	NOMBRE.	RECETTES.
1847	2,798	177,725 90
1848	1,454	93,095 95
1849	1,127	71,165 80
1850	1,360	87,974 75
1851	1,219	80,964 »
1852	884	59,846 70

Ce tableau fait voir que le nombre d'équipages transportés par le chemin de fer, ainsi que la recette provenant de ce chef, se sont réduits des deux tiers environ depuis 1847.

On conçoit d'ailleurs d'où provient cette dépression. En effet, le chemin de fer relie presque toutes les localités importantes du pays, soit directement, soit par l'intermédiaire des chemins de fer concédés. Il s'ensuit que les voyageurs arrivant dans ces localités n'ont pas besoin de se faire accompagner de leurs équipages, parce qu'ils y trouvent tous les moyens de locomotion désirables. Il est donc présumable qu'à moins d'un tarif extrêmement réduit, le transport des voitures finira par ne plus présenter aucune importance.

CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les expéditions de chevaux et bestiaux, en 1852, se sont élevées ; savoir :

Pour la 1 ^{re} catégorie, à	1,734
Id. 2 ^e id. à	1,120
Id. 3 ^e id. à	4,606

Et en total à . . . 7,460 expéditions.

La recette provenant desdites expéditions s'est répartie comme il suit entre les trois catégories du tarif :

1 ^{re} catégorie	fr. 16,148 77
2 ^e id.	15,989 63
3 ^e id.	110,247 71

Ensemble fr. 142,386 11

En 1851, la recette du même chef s'était élevée à 144,784 46

Soit une différence de fr. 2,398 35

en moins en 1852 qu'en 1851.

Cette différence de recette correspond à une réduction de 182 expéditions, le nombre d'expéditions, en 1851, ayant été de 7,642.

SERVICES DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES RÉUNIS.

En récapitulant ce qui précède on trouve que les résultats constatés partiellement pour les deux exercices comparés, présentent, pour l'ensemble du service, la différence finale indiquée au tableau ci-dessous :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	DIFFÉRENCES EN 1852.		DIFFÉRENCES FINALES.	
	EN MOINS.	EN PLUS.	EN MOINS.	EN PLUS.
Voyageurs civils. { 1 ^{re} classe	74,073 72	"	26,433 04	"
2 ^e id.	6,097 08	"		
3 ^e id.	"	33,736 86		
Id. militaires	47,063 46	"	"	79,242 33
Id. extraordinaires	"	126,506 01		
Bagages au poids	74,167 14	"	75,181 80	"
Id. au minimum	"	983 23		
Marchandises. . . { à grande vitesse..	"	74,511 78	"	1,084,832 96
à petite vitesse..	"	1,003,133 63		
Produits divers.	"	7,188 33		
Finances	"	"	"	4,599 60
Équipages	"	"	21,117 50	"
Chevaux et bestiaux	"	"	2,398 35	"
Produits extraordinaires.	"	"	17,824 86	"
Total. . . { En moins			140,936 04	"
{ En plus			"	1,168,673 11
Différence finale en plus.				1,027,719 07

Si donc l'on considère les résultats généraux de l'exploitation, on doit reconnaître que le chemin de fer a produit, en 1852, une somme de fr. 1,027,719-07 en plus que pendant l'année 1851.

Or, les marchandises expédiées tant à grande qu'à petite vitesse ayant fourni un excédant de recette de fr. 1,084,832 96
et les finances un autre excédant de 4,599 60

Ou en total fr. 1,089,432 56
il s'ensuit que la différence entre ce total et la somme de . . . 1,027,719 07
Soit fr. 61,713 49

constitue le montant de la réduction de recettes des autres branches du revenu pendant l'exercice 1852 comparé à l'exercice précédent.

Le trafic des marchandises et des finances en continuant à progresser a donc seul contribué à améliorer, en 1882, les recettes du chemin de fer.

Aussi l'administration ne saurait-elle trop provoquer par tous les moyens possibles le développement de ce trafic.

Le tableau annexé sous le n° XVII permet de suivre la progression des recettes mensuelles par exercice et par nature de transports, non-seulement en ce qui concerne le service des marchandises, mais encore de toutes les autres branches du revenu de la voie ferrée.

Le détail des produits extraordinaires, qui ne sont que mentionnés dans ce qui précède, fait l'objet du tableau annexé sous le n° XVIII.

SERVICES INTERNATIONAUX ET MIXTES.

Les transports effectués par le chemin de fer international belge-rhénan ainsi que les recettes perçues du chef de ces transports, au profit de l'administration belge, sont indiqués dans le tableau suivant :

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.	TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
1 ^{re} classe..... Nombre. Voyageurs. { 2 ^e id. Id. { 3 ^e id. Id.	17,551 15,038 15,421	20,532 12,088 12,538	37,865 25,146 27,959
Bagages..... Kilogr.	1,027,540	1,140,500	2,168,040
Marchandises Serv. prusso-belge. Quint. de { diligence. { Id. rhénan..... Id.	418 2,631	537 5,636	773 8,287
Voitures..... Nombre.	115	85	200
Chevaux et bestiaux..... Espèdit.	40	60	100
Fonds { Serv. prusso-belge. Groups. et valeurs. { Id. rhénan..... Id.	9,002 4,991	1,689 950	10,691 5,941
Marchandises Tarif n° 2..... Tonn. de { roulage. { Tarif n° 3..... Id.	4,920 19,764	9,846 80,168	14,766 99,932
	24,684	90,014	114,698

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS à l'entrée ou d'Allemagne en Belgique.	TRANSPORTS à la sortie ou de Belgique en Allemagne.	TOTAL pour l'entrée et la sortie.
Voyageurs.. { 1 ^{re} classe..... fr.	174,502	181,011	355,513
{ 2 ^e id.	75,843	68,400	144,243
{ 3 ^e id.	54,835	29,809	84,644
Bagages.....	80,850	85,028	165,878
Marchandises { Serv. prusso-belge.	7,241	5,551	12,772
de diligence. { Id. rhénan.	9,690	15,460	25,150
Voitures.....	9,171	6,569	15,740
Chevaux et bestiaux.....	1,966	2,588	4,554
Fonds { Serv. prusso-belge.	12,911	2,507	15,418
et valeurs. { Id. rhénan.	2,496	505	2,801
Marchandises { Tarif n° 2	57,559	82,480	120,019
de roulage. { Tarif n° 3.....	111,526	555,452	666,982
TOTAUX..... FR.	558,570	1,010,920	1,569,490

En comparant ces résultats à ceux constatés pour l'exercice 1851 en ce qui concerne les voyageurs, les bagages et les marchandises, c'est-à-dire les branches principales du revenu, on trouve pour le mouvement :

En 1851. Voyageurs	103,700	Kilog.	
Bagages		2,612,500	Quiniaux.
Petites marchandises			8,695
Grosses marchandises.			Tonneaux.
			82,916

En 1852. Voyageurs	90,968
Bagages.	2,168,040
Petites marchandises.	9,062
Grosses marchandises.	114,698

Ce qui donne pour 1852 les différences suivantes

— 12,752	— 444,460	+ 569	+ 31,782
----------	-----------	-------	----------

Les recettes provenant des transports ci-dessus ayant été :

En 1851. Voyageurs fr.	710,000		
Bagages.	207,800		
Petites marchandises		25,224	
Grosses marchandises.			551,124
En 1852. Voyageurs	564,200		
Bagages.	165,878		
Petites marchandises.		55,922	
Grosses marchandises.			764,977
Il en résulte les différences ci-contre	<u>—145,800</u>	<u>—41,922</u>	<u>+10,698</u> <u>+213,853</u>

qui constatent une réduction de mouvement et de recettes du chef des transports des voyageurs civils et des bagages, tandis qu'il fait voir que le service des marchandises a donné, au contraire, un produit plus élevé qu'en 1851, d'une part pour les marchandises de vitesse

de fr.	10,698
et d'autre part pour les grosses marchandises de	213,853
Soit en total fr.	<u>224,551</u>

La réduction sur la recette des voyageurs étant de . fr. 145,800
et celle sur la recette des bagages de 41,922

Ou en total de fr. 187,722

Il reste pour les quatre branches de revenu comparées une somme
de fr. 36,829

représentant l'excédant de la recette en 1852 sur la recette opérée en 1851.

La comparaison des exercices 1850 et 1851 avait donné un résultat opposé. En effet, en 1851 toute l'augmentation des recettes du service belge-rhénan provenait du service des voyageurs et dépassait de 55,000 francs environ la réduction du produit du trafic des grosses marchandises. En 1852, c'est au contraire le service des marchandises qui compense la réduction des recettes des voyageurs et présente même un produit supplémentaire de plus de 56,000 francs.

Quoi qu'il en soit, l'ensemble des recettes renseignées au tableau ci-dessus s'élève à fr. 1,569,290
la recette correspondante avait été en 1851 de 1,530,448
d'où une différence de fr. 38,842
en faveur du dernier exercice.

Il faut remarquer que dans les tableaux du mouvement et des recettes internationales, il n'a pas été tenu compte des transports des émigrants et autres transports extraordinaires, non plus que des produits divers qui ne présentent d'ailleurs aucune importance.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer franco-belge sont consignés dans

le tableau qui suit, lequel comprend l'entrée et la sortie par les deux stations frontières de Mouscron et Quiévrain.

Transports de la Belgique vers la France et réciproquement.

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 civils. { 1 ^{re} classe. Nombre.	25,591	28,746	54,137
2 ^e id. Id.	24,603	28,912	53,517
3 ^e id. Id.	15,849	23,271	39,120
Bagages..... Kilog.	1,095,450	1,192,550	2,288,000
Marchées (grande vitesse). Quint.	12,645	8,856	21,479
Marchandises { Tarif n° 2. Tonn.	4,140	15,420	19,560
à petite vitesse. { Tarif n° 3. Id.	7,210	147,998	155,208
Voitures..... Nombre.	100	116	216
Chevaux et bestiaux Expédit.	66	158	204
Fonds et valeurs..... Groups.	7,095	6,998	14,095

Importance financière des transports repris dans le tableau ci-dessus.

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 civils. { 1 ^{re} classe.....fr.	148,848	164,955	313,785
2 ^e id.....	90,180	98,202	188,382
3 ^e id.....	20,264	57,899	78,163
Bagages	54,515	87,657	142,172
Marchandises à grande vitesse....	28,985	25,694	54,679
Marchandises { Tarif n° 3.....	58,241	84,955	143,196
à petite vitesse. { Tarif n° 2.....	54,815	254,298	309,113
Voitures.....	5,598	5,815	11,413
Chevaux et bestiaux.....	2,053	4,267	6,320
Fonds et valeurs.....	2,779	2,724	5,503
TOTAUX..... fr.	426,048	754,404	1,180,452

En comparant, ainsi que cela a été fait pour le service belge-rhénan, les

résultats des quatre branches principales du revenu figurant dans les tableaux qui précédent, on aura pour le mouvement :

	Nombre.	Kilog.	Quintaux.	Tonneaux.
1851. Voyageurs	158,100			
Bagages		2,441,400		
Marchandises de vitesse . .			18,755	
Grosses marchandises . . .				152,981
1852. Voyageurs	144,774			
Bagages		2,285,760		
Marchandises de vitesse . .			21,479	
Grosses marchandises . . .				174,768
Différences en 1852	<u>-15,526</u>	<u>-155,640</u>	<u>+2,744</u>	<u>+44,787</u>

En ce qui concerne les recettes, il viendra :

	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1851. Voyageurs	612,800			
Bagages		121,400		
Marchandises de vitesse . .			44,922	
Grosses marchandises . . .				544,575
1852. Voyageurs	560,298			
Bagages		111,952		
Marchandises de vitesse . .			52,679	
Grosses marchandises . . .				412,287
Différences en 1852	<u>-52,502</u>	<u>- 9,448</u>	<u>+7,757</u>	<u>+67,912</u>
Soit en moins et en plus ensemble.		<u>- 61,950</u>	<u>+ 75,669</u>	
Ou en différence finale			<u>+ 13,719</u>	

Ainsi, en prenant l'ensemble des chiffres, on voit que le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises expédiés à grande ou à petite vitesse par le service international franco-belge en 1852, comparé au transport correspondant en 1851, n'a produit qu'un excédant de recette de 13,719 francs.

Considérant, au contraire, isolément le service des voyageurs et des bagages et celui des marchandises, on trouve, pour le premier, une différence en moins de 61,950 francs, tandis que le second a produit en plus 75,669 francs, de telle sorte que le transport des marchandises a contribué non-seulement à combler la différence de recette en moins provenant du décroissement du mouvement des voyageurs et des bagages, mais encore qu'il a produit, en sus, la différence en plus de 13,719 francs signalée ci-dessus.

Comparant maintenant les résultats généraux du tableau des recettes internationales aux mêmes résultats en 1851, on aura :

Recettes totales en 1851	fr.	1,153,347
Id. 1852		1,160,452
Soit une augmentation de	fr.	<u>5,105</u>
en faveur de l'exercice 1852.		

Le mouvement et la recette du transit complètent les renseignements relatifs aux services internationaux, et donnent lieu à la formation du tableau ci-dessous :

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.	RECETTES.
Voyageurs. . . { 1 ^{re} classe. . . . Nombre.	10,213	200,175
{ 2 ^e id. Id.	3,740	54,978
	13,953	255,153
Bagages. Quintaux.	5,184	76,363
Voitures Nombre.	82	12,300
Fonds et valeurs Groups.	9,353	8,211
Marchandises de vitesse. Quintaux.	13,907	75,878
Grosses marchandises. { Tarif n° 2 Tonneaux.	7,148	107,219
{ Id. n° 3 Id.	3,119	46,790
	10,267	154,009
Recette totale		582,014

Les chiffres de ce tableau, comparés à ceux donnés pour l'exercice 1851, constatent une différence totale en moins de 47,675 francs, laquelle provient, à savoir :

Du transport des voyageurs, jusqu'à concurrence de fr.	400,647
Id. bagages, id.	17,837
Id. fonds et valeurs, id.	5,589
Ensemble fr.	424,073

Somme de laquelle il faut déduire les augmentations ci-dessous, provenant :

1 ^o Du transport des voitures. fr.	400
2 ^o Id. marchandises de vitesse	14,515
3 ^o Id. grosses marchandises	61,485
Soit ensemble fr.	76,400
Ce qui donne en résumé fr.	47,673

somme égale à celle renseignée ci-dessus pour la différence en moins du service de transit pendant l'exercice 1852.

Ainsi, soit que l'on examine l'ensemble des produits de l'exploitation en 1852, soit que l'on prenne à part les services internationaux, on trouve partout une augmentation du trafic des marchandises et une réduction du produit des voyageurs et des bagages.

Récapitulant maintenant les données précédentes sur les recettes perçues du chef des transports internationaux en 1852, il vient :

Service belge-rhénan	fr. 4,369,290
Id. franco-belge	1,160,432
Id. franco-belge-rhénan	582,014
Ce qui donne en total	<u>fr. 5,511,756</u>

soit une différence définitive en moins de 5,726 francs sur le produit correspondant de l'exercice 1851, lequel s'élevait, ainsi qu'on a pu le voir dans le précédent compte rendu, à 5,515,482 francs.

Il est donc évident que l'excédant de recettes signalé en 1852 sur celles effectuées en 1851, excédant s'élevant à 1,027,719 francs, n'est dû exclusivement qu'au développement du trafic intérieur.

Il faut d'ailleurs remarquer que ce trafic a reçu une impulsion favorable de l'extension des transports provenant des lignes concédées. C'est ainsi, par exemple, que les expéditions de la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Liège à Namur et de Mons à Manage, en destination d'une des stations du chemin de fer de l'État, ou en transit par ce chemin, ont produit au Trésor une somme de fr. 702,207-53.

Les expéditions de l'Allemagne ayant fourni à l'État une recette de fr. 975,452-86, et celles de la France introduites en Belgique par Mouscron et Quiévrain, une somme de fr. 783,035-56, on voit que les chemins concédés dont il vient d'être question se présentent, comme affluents du railway national, dans des conditions à peu près aussi favorables que les lignes étrangères qui relient cependant la Belgique à de vastes réseaux de voies de communication.

§ 4.

Télégraphes.

J'ai rendu compte, à l'occasion de l'exercice 1851, de ce qui a été fait pour l'établissement des lignes télégraphiques, au moyen de la somme de 250,000 fr. . allouée par la loi du 4 juin 1850. Cette somme ne constituait qu'un premier crédit ou, pour ainsi dire, un à-compte sur la dépense totale à effectuer, évaluée alors à 450,000 francs, y compris le rachat du télégraphe de Bruxelles à Anvers, construit et exploité par une compagnie concessionnaire. Sans dépasser ce crédit, l'administration parvint à construire 325 kilomètres de communications électriques, sur les sections du chemin de fer de Malines à Liège et à Ostende, de Liège à Verviers et de Bruxelles à la frontière de France; à établir les lignes souterraines entre les stations du Nord et du Midi ainsi qu'entre la première de ces stations et le Ministère des Travaux Publics; enfin à ajouter un troisième fil sur les sections de Malines à Liège, de Termonde à Gand, d'Aeltre à Bruges et de Bruxelles à la frontière de France, ces dernières sections présentant ensemble un développement de 226 kilomètres. Une somme de 41,000 francs avait en

autre été prélevée sur le crédit précité, pour l'achat des appareils, l'appropriation des locaux dans les stations, etc.

La loi du 14 avril 1852, ouvrant au Gouvernement un second crédit de 150,000 francs, a eu pour but l'établissement des lignes nouvelles à deux fils sur les sections de Braine à Namur, de Jurbise à Tournai et de Landen à Hasselt, d'un développement total de 155 kilomètres. Ce crédit devait encore pourvoir aux frais de la pose d'un fil supplémentaire sur une étendue de 228 kilomètres, ainsi qu'à l'établissement de la ligne d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, enfin à l'acquisition de nouveaux appareils devenus nécessaires par l'extension du service, de même qu'à l'appropriation de certains locaux.

Les deux crédits alloués comportent ensemble une somme de 400,000 francs, c'est-à-dire qu'ils n'atteignent pas la première évaluation de la dépense que devait occasionner l'établissement des lignes télégraphiques, et il est encore à remarquer que cette évaluation ne comprenait ni les raccordements souterrains dont il a été question plus haut, ni la pose d'un troisième fil, les lignes n'ayant été projetées primitivement qu'à deux fils.

Les parties du télégraphe exécutées à deux fils sur le crédit de 250,000 francs ont coûté sur les sections du chemin de fer indiquées ci-après ; savoir :

	DÉPENSE PAR SECTION.	KILOMÈTRES.	COUT PAR kilomètre.
Malines à Liège.	28,927 51	94	307 74
Liège à Verviers	12,468 17	25	498 73
Malines à Ostende.	38,211 03	123	310 66
Bruxelles à la frontière de France. . . .	24,107 64	81	297 63
Dépense moyenne.	103,714 35	323	321 10

L'estimation primitive portait cette dépense à 520 francs, en sorte que, dans l'exécution, on est resté au-dessous des prévisions de fr. 198-90 par kilomètre.

Pendant le courant de 1852 des localités secondaires situées sur le parcours du réseau télégraphique furent appelées à jouir de ce moyen rapide de communication. Les relations internationales s'étendirent successivement par la tarification des dépêches entre les stations de l'État et des villes de France, de Prusse, d'Italie, de Bavière et de Saxe. Le service fut également ouvert avec les Pays-Bas en vertu d'une convention dont les ratifications officielles ont été échangées à Bruxelles le 23 mars 1852.

Dans le courant du même exercice, un arrêté royal approuva une convention conclue entre le Département des Travaux Publics et les sieurs James Carmichael, bar., et John W. Brett, esq., pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne télégraphique sous-marine entre la Belgique et l'Angleterre. On sait que le fil sous-

marin, immergé avec autant d'intelligence que de bonheur, a déjà permis aux deux pays de profiter d'une communication excessivement importante au double point de vue des intérêts commerciaux et industriels.

Les recettes du télégraphe qui avaient été :

En 1850, de	fr. 3,821 06
En 1851, de	83,316 44
se sont élevées en 1852 à	164,793 52

On conçoit qu'il serait impossible de déduire du produit réalisé en 1852 quelques présomptions sur les recettes futures des lignes télégraphiques.

En effet, les relations entre les bureaux belges et entre ceux-ci et les bureaux étrangers ayant été ouvertes successivement, la situation de l'exploitation, en 1852, ne constitue qu'un état transitoire et nullement une situation normale. Il en est d'ailleurs des communications télégraphiques comme de tout autre moyen de communication, en ce sens que leur activité se développe nécessairement par la connaissance et l'usage de la chose.

Quoi qu'il en soit, en prenant la recette indiquée ci-dessus, soit fr. 164,793 52 et portant en déduction :

1° La dépense d'exploitation ou	fr. 53,000
2° L'intérêt à 5 p. % du capital de 250,000 francs jusqu'au 1 ^{er} janvier 1853, soit	19,791
3° Intérêts à 5 p. % pendant 8 mois du crédit alloué par la loi du 14 avril	5,000

Ce qui porte la somme à déduire à	fr. 77,791 00
Il reste	<u>87,004 52</u>

pour recette nette de l'entreprise.

Or, cette recette représente plus de 20 p. % du capital engagé.

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

§ 1.

Recettes et dépenses d'exploitation.

D'après l'état récapitulatif des recettes en général, annexé sous le n° XIV, le montant total des recettes en 1852, y compris le produit des lignes télégraphiques, s'est élevé à la somme de fr. 17,078,003 06

Les dépenses d'exploitation, y compris également celles des susdites lignes, ayant été de 8,831,465 00

La différence entre la recette et la dépense est de . . . fr. 8,246,540 06

Si, au contraire, on déduit de part et d'autre les résultats de l'exploitation du télégraphe, on aura :

Recette fr.	16,915,207 54
Dépense	<u>8,778,465 00</u>
Reste fr.	<u>8,136,744 54</u>

En mettant en rapport les chiffres qui précèdent, on voit que la dépense d'exploitation de la voie ferrée ne s'est pas élevée à 52 p. % de la recette brute.

§ 2.

Recettes et dépenses générales.

La dépense de construction au 1^{er} janvier 1852 s'élevait, ainsi que cela est renseigné dans le Compte-rendu des opérations de l'exercice 1851, à la somme de fr. 167,804,145 54

La dépense effectuée en 1852 et déjà mentionnée au chapitre premier, ayant été de 722.256 10

l'ensemble de ces deux sommes ou 168.526,581 64

constitue la dépense totale affectée, au 31 décembre 1852, ou si l'on veut au 1^{er} janvier 1853, pour les opérations de premier établissement du chemin de fer.

Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il a été prélevé sur le capital indiqué les fonds nécessaires à l'acquisition de certains terrains qui, n'ayant pas été utilisés,

ont été, depuis, vendus ou rétrocedés (annexe n   XIX) et dont le prix est rentré dans le trésor public. Pour connaître la dépense réelle il faut donc déduire du capital ci-dessus, soit fr. 168,526,581 64 le produit des ventes ou rétrocessions lequel s'élève à . . . 1,385,059 92

De telle sorte qu'il reste la somme de fr. 167,141,541 72

laquelle peut être considérée comme la dépense *effective* résultant du premier établissement du chemin de fer.

On a vu au paragraphe pr  c  dent que l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation, ou en d'autres termes le produit net du chemin de fer, déduction faite des résultats des lignes télégraphiques, s'était élevé en 1852 au chiffre de fr. 8,154,744-54, d'où il suit que pendant cet exercice l'exploitation a produit environ 4-87 p. % du capital effectif employé à la construction de la voie ferrée, à l'achat du matériel roulant, etc.

D'un autre côté, il est juste de considérer les transports effectués gratuitement ou avec réduction du prix des tarifs pour le service de l'administration des postes ou des divers départements ministériels, comme un produit indirect du chemin de fer, puisqu'à défaut de l'exploitation de ce chemin par l'état, les différents services publics devraient avoir recours, en payant, aux moyens de transport qu'offrirait l'industrie privée. Or, ces réductions, renseignées à l'annexe n   XX, comportant ensemble une somme de fr. 755,678-42, il est équitable de les ajouter à l'excédant de fr. 8,154,744-54 de la recette réelle sur les dépenses d'exploitation, excédant qui s'élèverait alors à fr. 8,890,422-96.

Dans ce cas l'intérêt servi en 1852, sur le capital *effectif* de fr. 167,141,541-72 employé à l'établissement du chemin de fer, serait de 5 ³/₁₀ p. %.

Il est clair que c'est de cette manière que l'état, aussi bien qu'une compagnie concessionnaire, devrait établir le compte du produit de la voie ferrée, si, ayant eu en mains les fonds nécessaires pour la mise à fruit de l'entreprise, il n'avait eu qu'à en récupérer les intérêts annuels.

Mais il n'en a pas été ainsi. Le Gouvernement a dû émettre d'abord pour une certaine somme de bons du Trésor et contracter ensuite séparément ou presque en même temps avec l'émission de pareils bons, des emprunts destinés à leur remboursement et à faire face aux dépenses courantes. Or, il est résulté de ces opérations successives l'obligation de servir sur le budget de la dette publique les sommes nécessaires pour les intérêts, l'amortissement des emprunts et les frais de toute nature. De plus, les emprunts de 1836, 1838, 1840 et 1842 n'ayant pas été effectués au pair, il s'ensuit que les sommes nominales de ces emprunts, lesquelles constituent en définitive la charge pesant sur le trésor, présentent une différence en plus sur les sommes effectives encaissées par l'état, différence qui se reproduit proportionnellement sur la part desdits emprunts afférente au chemin de fer.

Afin de renseigner avec toute l'exactitude désirable la situation financière de la voie ferrée, mon honorable prédécesseur, M. Rolin, a fait dresser jusqu'à l'année 1848 comprise, un compte général des dépenses et des recettes de l'entreprise. J'ai fait continuer ce compte jusqu'au 1  r janvier 1855. Il comprend d'une part :

1^o Les allocations affectées aux frais de premier établissement, *valeurs nominales* ;

2^o Le montant des sommes employées à l'amortissement des emprunts ;

3^o Les intérêts et frais résultant de l'émission des bons du Trésor et des emprunts ;

4^o Enfin les dépenses prélevées pour le service de l'exploitation sur les budgets annuels du Département des Travaux Publics.

Il renseigne d'autre part :

1^o Les produits dérivant de la construction, ventes ou rétrocessions de terrains, etc. ;

2^o Le montant nominal des capitaux rachetés sur le montant des emprunts au moyen des fonds d'amortissement desdits emprunts ;

3^o Les recettes dérivant de l'exploitation ;

4^o Enfin les fonds restant disponibles ainsi que les valeurs représentées par les approvisionnements du magasin central de Malines.

En faisant abstraction des sommes nominales des emprunts et en dépouillant le compte dont il s'agit à partir de l'année 1834 jusqu'au 31 décembre 1852, de manière à ne laisser en présence que les dépenses et les recettes annuelles, on formera le tableau ci-dessous :

EXERCICES.	MONTANT DES		EXCÉDANT DES	
	RECETTES.	DÉPENSES.	RECETTES SUR LES DÉPENSES.	DÉPENSES SUR LES RECETTES.
1834	"	32,884 31	"	32,884 31
1835	269,362 50	173,806 61	95,555 89	"
1836	825,594 01	251,251 97	574,342 04	"
1837	1,713,341 12	2,550,456 41	"	837,115 29
1838	3,404,082 "	4,281,486 34	"	877,404 34
1839	5,278,178 54	6,283,183 17	"	1,005,004 63
1840	6,347,421 51	8,373,874 03	"	2,026,452 52
1841	7,878,398 30	13,512,257 95	"	5,633,859 65
1842	8,897,273 29	11,890,131 06	"	2,992,857 77
1843	10,476,447 42	13,741,406 51	"	3,264,959 09
1844	12,446,902 17	13,971,539 73	"	1,524,637 58
1845	13,809,818 51	14,600,728 21	"	790,909 70
1846	15,921,263 48	16,381,260 83	"	459,997 35
1847	17,140,542 66	18,901,723 32	"	1,761,180 66
1848	15,623,522 26	18,672,407 95	"	3,048,885 69
	120,032,147 77	143,618,398 42	669,897 93	24,256,148 58
1849	15,266,626 60	16,630,616 43	"	1,363,989 83
1850	17,845,090 36	19,369,777 35	"	1,524,686 99
1851	19,111,453 01	18,976,088 04	141,364 97	"
1852	20,245,241 47	19,031,909 42	1,213,332 05	"
	192,500,559 21	217,620,789 66	2,024,594 95	27,144,825 40

En déduisant de l'excédant total des dépenses sur les recettes,	
soit	fr. 27,144,825 40
l'excédant des recettes sur les dépenses, ou	2,024,594 95
Il reste	fr. 25,120,230 45

pour le montant des différences entre les dépenses et les recettes effectuées annuellement.

Ce résultat fait voir que les budgets de la dette publique ont payé à la décharge du chemin de fer, en excédant des dépenses sur les produits de ce chemin, à partir de 1834 jusqu'au 31 décembre 1852, la somme signalée de fr. 25,120,230-45.

Le même excédant de dépense s'élevait, au 31 décembre 1848, à fr. 25,586,250-65.

Dans le rapport sur la situation financière du chemin de fer au 31 décembre 1848, dressé par la Cour des comptes, ce collège établissait que les dépenses effectuées annuellement en excédant des recettes comportaient une somme de fr. 45,515,668-96, dont, à l'époque précitée, l'administration de l'exploitation était redevable envers l'État.

La différence entre les deux chiffres provient :

1° De ce que la Cour des comptes a cru devoir porter en dépense une somme destinée à l'amortissement et non dépensée, répartie sur les exercices successifs de 1841 à 1847, laquelle s'élève à	fr. 4,867,996 80
2° De ce que la Cour a porté au débit du chemin de fer la somme employée jusqu'en 1848 à l'amortissement des emprunts sans la porter en même temps à son crédit, soit	15,510,019 56
3° De ce qu'elle n'a pas porté en recette, au bénéfice du chemin de fer, le gain réalisé sur les rachats opérés au moyen des fonds d'amortissement, s'élevant à	5,250,058 08
4° De ce que ce collège n'a pas tenu compte des recettes excédant les dépenses jusqu'à concurrence de	669,897 95
Ce qui donne en total	fr. 22,077,972 17
somme à laquelle, en ajoutant	25,586,250 65
renseignés d'autre part comme différence des dépenses et des recettes, on trouve	fr. 45,664,222 82

Chiffre qui reproduit celui de la Cour, plus une somme de 148,555-86 francs qui n'avait pas été renseignée dans le Compte-rendu de 1848, dont les indications ont servi de bases au travail de ce collège.

On voit donc que la différence entre les résultats indiqués par la Cour des comptes et par le Département des Travaux Publics provient bien plus de la

forme que du fond des calculs. Or, il semble évident de tous points que, pour établir un état de décompte des recettes et dépenses annuelles du chemin de fer, il aurait fallu :

1^o Porter en recette comme en dépense la somme, destinée à l'amortissement et non employée, de fr. 4,867,996-80, ou bien ne la faire figurer ni au débit ni au crédit du chemin de fer, ce qui aurait atteint le même but ;

2^o Porter également en recette la somme employée à l'amortissement ainsi que le bénéfice obtenu par le rachat, puisque l'extinction d'une partie de la dette correspond à un encaissement réel aussi bien que le boni qui en résulte. Il était encore possible de faire abstraction dans l'état de décompte des recettes et dépenses du fonds d'amortissement et des capitaux amortis, en rattachant les opérations y relatives au compte des capitaux affectés à la construction.

Ces diverses considérations ne semblent pas contestables et réduisent de beaucoup le déficit de 43 millions attribué au chemin de fer.

En résumé, le compte détaillé des dépenses et recettes, contenu dans les Comptes-rendus des opérations de ce chemin, à partir de l'exercice 1848¹, se résume ainsi qu'il suit :

DÉPENSES.

Montant des emprunts affectés à la construction (sommes nominales)	fr. 190,368,426 96
Intérêts, frais, etc.	97,383,428 14
Fonds employés à l'amortissement	22,809,893 59
Dépenses d'exploitation prélevées sur le budget du Département des Travaux Publics	97,427,463 93
Ensemble	fr. 407,989,216 62

RECETTES ET VALEURS DISPONIBLES.

Recettes de l'exploitation	fr. 162,666,426 97
Id. diverses	2,023,801 51
Montant des capitaux amortis (valeur nominale).	27,810,330 73
Approvisionnement du magasin central de Malines	1,151,626 70
Fonds disponibles	1,582,083 14
Ensemble	fr. 195,234,269 05

Récapitulation.

Dépenses	fr. 407,989,216 62
Recettes	195,234,269 05
Différence	fr. 212,754,947 57

Cette différence forme le solde du compte commercial inséré ci-après :

Elle se répartit de la manière suivante :

Fonds de construction, sommes nominales	fr. 190,368,426 96
Excédant des dépenses sur les recettes	23,120,250 43
En total	fr. 213,488,637 41
D'où il faut déduire les fonds disponibles et les valeurs approvisionnées, soit	2,733,709 84
Reste	fr. 212,734,947 57

ce qui donne un résultat égal au solde renseigné plus haut.

Mais en considérant ainsi l'exploitation du chemin de fer depuis son origine, on se place évidemment dans les conditions les plus défavorables pour préjuger sainement de son avenir. On sait en effet que cette grande voie de communication, construite section par section et livrée ainsi à une circulation partielle et peu productive dans l'origine, a dû donner des résultats peu satisfaisants; que d'abord exploitée par des machines d'une puissance moindre que celles employées à présent, il a fallu transformer ces machines et pourvoir en même temps à grands frais à la substitution de rails forts de 34 kilogrammes, aux rails de 17 kilogrammes utilisés en premier lieu; enfin que les nombreuses branches du réseau national présentant de grandes difficultés d'exploitation, on ne pouvait espérer de ce réseau tout le produit dont il est susceptible que pour autant que cette exploitation, régulièrement et sagement établie, serait, pour ainsi dire, parvenue à une situation normale.

Cette situation semble être atteinte aujourd'hui, les dépenses restant à peu près stationnaires depuis 1847. Les recettes, au contraire, suivent une progression sensible, ce qui confirme ce qui a déjà été dit dans le cours du présent rapport, que les frais d'exploitation ne croissent pas en raison de l'augmentation du trafic. Il est donc à espérer que, sans le retour d'événements politiques susceptibles de provoquer une grave perturbation dans les affaires commerciales, comme ceux de 1848 et 1849, l'avenir du chemin de fer, comme opération financière, est désormais assuré.

En considérant le tableau de la page 58 et les comptes établis pour 1831 et 1832, en déduisant du crédit de ce dernier exercice les fonds disponibles et les approvisionnements, on trouve que le solde de ces comptes, c'est-à-dire les charges pesant sur le Trésor par suite de la construction et de l'exploitation de la voie ferrée, s'est réduit, en 1832, de plus de 1,200,000 francs, d'où il suit que le produit de cette voie, pendant la dernière année, présente un boni considérable, après avoir fourni aux dépenses d'exploitation, aux intérêts des capitaux empruntés, aux frais d'amortissement de ces capitaux, en un mot, à tous frais quelconques.

Ce résultat constate un progrès très-remarquable et fait pressentir que, même

sous le rapport pécuniaire, la Belgique n'aura pas à regretter les sacrifices momentanés qu'elle a dû faire pour la construction de grandes voies de communication qui ont si largement contribué au développement de son commerce et de sa puissance industrielle, en même temps qu'elles lui assuraient la considération des peuples voisins, en consolidant ainsi son indépendance et sa nationalité.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



Compte commercial de 1848 à 1852 inclus.

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 1838.	884,133 65
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	460,188 29
Frais relatifs à cet amortissement.	448 46
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 23 mai 1838.	1,135,008 14
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	699,436 18
Frais relatifs à cet amortissement.	7,298 72
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	24,021 92
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840.	3,577,594 95
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	841,881 87
Frais relatifs à cet amortissement.	7,693 99
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	80,171 75
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842.	1,159,429 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	249,639 69
Frais relatifs à cet amortissement.	2,941 13
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	27,252 96
Intérêts, du 1 ^{er} juillet au 31 octobre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	378,877 69
Frais relatifs à cet emprunt.	64,746 86
Dépenses d'exploitation.	8,787,480 46
fr.	228,078,199 87

— 1848.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	59,933 38
Id. id. d'objets hors d'usage	12,839 70
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	3,479 20
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	17,025 86
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	16,589 83
Id. de la location des buffets-restaurants.	22,158 47
Id. de la location des vidanges.	712 18
Remboursement d'avances faites pour études de chemins de fer	510 08
Produit de l'excédant sur les 10 p. % stipulés pour adjudications d'immeubles.	2,245 44
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	730,374 78
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,280,953 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,051,926 06
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	317,029 17
Recettes de l'exploitation.	12,107,744 56
Solde au 31 décembre 1848.	212,454,677 61
Balance fr.	228,078,199 87

DOIT.**Capital.**

1849. 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau fr.	212,454,677 61
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1838	871,550 79
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	472,771 13
Frais relatifs à cet amortissement.	301 11
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	1,236 03
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 juillet 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	652,726 34
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	417,363 26
Frais relatifs à cet amortissement.	4,322 17
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	8,217 94
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	2,954,722 70
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	728,174 63
Frais relatifs à cet amortissement.	6,685 36
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	65,752 22
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	957,598 53
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	216,625 83
Frais relatifs à cet amortissement.	2,252 53
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	22,705 46
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1848 au 31 octobre 1849, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	948,928 57
Frais relatifs à cet emprunt.	518 56
Dépenses d'exploitation.	8,298,163 27
fr.	229,085,294 04

— 1849.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	86,263 17
Id. id. d'objets hors d'usage	4,275 44
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés	2,801 29
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	16,542 10
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	10,771 36
Id. de la location des buffets-restaurants.	13,034 59
Id. de la location des vidanges.	645 84
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	559,212 03
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	645,072 81
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	759,957 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842, au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	232,029 91
Recettes de l'exploitation	12,935,920 91
Solde au 31 décembre 1849	213,818,667 44
Balance. fr.	229,085,294 04

DOIT.**Capital.**

1850. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau.	213,818,667 44
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	854,200 08
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	490,121 85
Frais relatifs à cet amortissement.	107 61
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	653 79
Intérêts, du 1 ^{er} août 1849 au 31 juillet 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1836	1,092,434 72
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	742,004 60
Frais relatifs à cet amortissement.	7,427 80
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	3,502,406 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.	2,832 25
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	31,232 46
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848.	948,928 56
Frais relatifs à cet emprunt	124 56
Allocation accordée par la loi du 4 juin 1850 pour payer aux sieurs Legrand et Duez, en exécution d'une transaction conclue, au sujet d'une emprise de terrain, une somme de	78,933 44
Dépenses d'exploitation.	9,182,402 12
fr.	233,188,444 79

— 1850.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés fr.	28,946 10
Id. id. d'objets hors d'usage	1,425 50
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	1,315 69
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés.	15,952 61
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	15,073 08
Id. de la location des buffets-restaurants.	12,899 "
Id. de la location des vidanges	577 50
Id. d'excédant de droits d'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.	215,343,354 43
Balance. fr.	233,188,444 79

DOIT.**Capital.**

1851. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau.	215,343,354 43
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	825,754 23
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	518,567 71
Frais relatifs à cet amortissement.	514 19
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	523 24
Intérêts, du 1 ^{er} août 1850 au 31 juillet 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	1,056,274 11
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	778,165 22
Frais relatifs à cet amortissement.	7,787 37
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,807 33
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.	963,729 59
Frais relatifs à cet amortissement.	7,994 46
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement.	37,789 36
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 06
Frais relatifs à cet amortissement.	2,996 47
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	12,195 32
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1850 au 31 octobre 1851, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	948,928 57
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	94 57
Loi du 20 décembre 1851. — Emprunt 5 p. % affecté à la construction du chemin de fer, jusqu'à concurrence de la somme nominale de	1,500,000 »
Dépenses d'exploitation.	8,933,149 85
fr.	235,813,442 47

— 1851.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	25,381 25
Id. id. d'objets hors d'usage.	4,038 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 03
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer et affecté au service de la douane	9,023 »
Id. de la location des buffets-restaurants	12,226 37
Id. de la location des vidanges	626 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	3,290 65
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	615,058 46
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	1,208,005 19
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	981,058 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortis- sement ci-contre	284,119 82
Recettes de l'exploitation	15,968,804 91
Solde au 31 décembre 1851	216,701,989 46
Balance fr.	235,813,442 47

DOIT.**Capital.**

1852. — 1 ^{er} janvier. — Solde à nouveau fr.	216,701,989 46
Intérêts, du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	801,305 49
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	542,016 44
Frais relatifs à cet amortissement	537 75
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	712 55
Intérêts, du 1 ^{er} août 1851 au 31 juillet 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	1,018,557 76
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	815,881 56
Frais relatifs à cet amortissement	8,384 29
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	10,669 88
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840	2,411,214 74
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	842,527 58
Frais relatifs à cet amortissement	7,164 16
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	46,597 50
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842	1,110,736 21
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	298,333 "
Frais relatifs à cet amortissement	3,066 97
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	16,410 26
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848	948,068 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt	190,645 75
Frais relatifs à cet amortissement	189 62
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	52,092 09
Dépenses d'exploitation.	8,834,463 "
Intérêts, du 1 ^{er} novembre 1851 au 31 octobre 1852, de l'emprunt autorisé par la loi du 20 décembre 1851.	75,000 "
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt.	7,500 "
Frais relatifs à cet amortissement	7 58
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement	11,826 93
Fr.	255,755,898 88

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

— 1852.

A VOIR.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés. fr.	2,781 78
Id. id. d'objets hors d'usage	5,749 35
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés.	6,625 47
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés	19,325 77
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane	5,376 05
Id. de la location des buffets-restaurants.	27,021 87
Id. de la location des vidanges	612 50
Id. des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer	3,954 55
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	589,261 11
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	1,171,760 26
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	840,117 15
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	297,478 45
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1848 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	189,791 48
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1851 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre.	7,584 62
Recettes de l'exploitation	17,078,003 06
Montant, au 31 décembre 1852, des approvisionnements au magasin central.	1,151,626 70
Régie du chemin de fer	319,789 67
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature pour la construction du chemin de fer.	1,262,293 47
Solde au 31 décembre 1852	242,754,947 57
Balance. fr.	255,753,898 88

ANNEXE N° I.

TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction	169.559.275 10
---	-----------------------

N^o II.

État général des billes remplacées pendant l'année 1852.

LIGNES.	SECTIONS.	1 ^{er} TRIMESTRE.			2 ^e TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD.....	Bruxelles à Malines	160	29	8	1,178	548	121
	Malines à Anvers.....	560	21	7	1,832	897	56
EST.....	Malines à Louvain.....	174	"	60	715	155	1,399
	Louvain à Tirlemont.....	71	2	1	566	494	11
	Tirlemont à Waremme.....	73	2	"	698	977	54
	Waremme à Ans.....	67	12	"	425	92	5
	Landen à Saint-Trond.....	10	8	"	34	"	9
	Saint-Trond à Hasselt.....	58	"	"	25	"	"
VESDRE.....	Ans à la Meuse.....	58	2	6	94	41	6
	Liège à la frontière.....	541	"	"	569	"	"
OUEST.....	Malines à Gand.....	1,522	121	"	5,101	"	195
	Gand à Ostende.....	25	19	119	2,074	111	411
	Gand à Courtray.....	155	53	1	1,431	528	63
	Courtray à Tournay.....	479	29	177	995	88	182
	Tournay à Jurbise.....	20	"	"	5	"	"
MIDI.....	Bruxelles à Tubise.....	16	11	25	21	7	990
	Tubise à Soignies.....	672	70	256	"	"	2,318
	Soignies à Mons.....	944	"	1,132	"	"	1,750
	Mons à Quiévrain.....	"	"	"	"	"	253
NAMUR.....	Braine à Namur.....	1,007	"	155	2,484	"	5,000
	TOTAUX.....	6,572	559	1,925	18,941	5,558	11,001
		8,636			55,480		

3 ^e TRIMESTRE.			4 ^e TRIMESTRE.			TOTAL.			Observations.
CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES	
688	144	44	179	31	7	2,203	332	180	Il restait en dépôt, au 1 ^{er} janvier 1852, un nombre de . . . 22,511 billes. Il en a été fourni en 1852 : Pour l'entretien . . . 55,904 Pour les constructions nouvelles. . . 32,439 88,343
598	177	11	79	"	2	2,669	1,093	76	
267	"	143	100	30	203	1,236	183	2,007	
872	6	"	800	107	18	2,509	609	50	Ensemble . . . 110,854 billes.
398	33	12	503	179	67	1,872	1,213	133	Le nombre de billes employées au renouvellement a été de . . . 60,902 On en a employé pour construction de doubles voies et voies d'évitement. . . 27,310 88,212
466	73	83	83	597	148	1,041	576	236	
63	"	14	226	31	"	333	39	25	
70	"	"	211	"	"	362	"	"	Reste en approvisionnement au 1 ^{er} janvier 1853 . . . 22,612
14	32	27	"	23	33	126	118	72	La différence que l'on remarque entre le chiffre de . . . 69,270 billes ôtées des voies et celui de . . . 60,902 billes nouvelles employées à leur remplacement, provient de l'emploi des rails à double bourrelet, dont les portées sont de 1m.92 en moyenne, tandis que les portées des rails anciens n'ont que 0m.90.
438	"	"	263	"	5	1,633	"	5	
2,808	431	134	978	13	28	10,409	387	373	
880	17	673	911	14	23	4,760	161	1,228	Billes employées pour l'entretien : Chêne . . . 42,638 Sapin . . . 18,101 Autres essences . . . 163 Billes employées pour constructions nouvelles. (Chêne). . . 27,310 Ensemble . . . 89,212 billes.
573	122	260	362	37	9	2,321	320	333	
2,623	814	98	171	343	40	4,266	1,276	497	
11	"	"	"	"	"	34	"	"	
173	160	17	"	389	"	212	376	1,030	
141	280	"	"	320	"	815	670	2,334	
"	241	"	13	"	174	937	241	3,036	
830	26	447	"	11	144	830	37	844	
1,609	"	961	"	314	"	3,100	314	4,116	
13,334	2,609	2,946	4,881	2,263	901	43,728	8,769	16,773	
19,089			8,043			69,270			

N° III.

Prix des billes en 1852.

LIGNES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
Nord	3 62 à 4 03	2 90	"
Est	3 72 à 4 62	3 65	"
Ouest	3 44 à 4 98	2 69 à 2 97	"
Midi.	3 22 à 4 65	2 90 à 3 80	"
Moyenne	4 48	3 05	"

1849	{	73,000 billes en chêne pour . . fr.	303,415 50 = 4 16 par bille.	
		1,160 billes en sapin	4,503 60 = 3 88	id.
		3,705 billes d'autres essences . . .	13,251 65 = 3 58	id.
			<u>321,170 75</u>	
1850	{	75,000 billes en chêne.	313,424 " = 4 18	id.
		108 billes d'autres essences. . .	593 79 = 5 50	id.
			<u>314,017 79</u>	
1851	{	41,000 billes en chêne	147,529 " = 3 60	id.
		6,000 billes en sapin	14,449 " = 2 41	id.
			<u>161,978 "</u>	
1852	{	73,343 billes en chêne.	328,576 " = 4 48	id.
		15,000 billes en sapin	45,815 " = 3 05	id.
			<u>374,391 "</u>	

(61)

N° IV.

*Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements
de rails effectués au 1^{er} janvier 1853.*

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 1885.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURNELET.
Bruxelles à Malines.....	1833	20	»	46,802	22,530	37,500	65,500	59,500
	1838	»	20					
	1841	5	»					
Malines à Anvers.....	1836	24	»	54,503	7,120	44,000	17,600	61,600
	1838	»	24					
	1840	3	5					
Malines à Louvain.....	1837	24	2	48,912	4,430	10,500	20,500	75,600
	1839	»	10					
	1841	»	12					
Louvain à Tirlemont.....	1837	19	»	58,685	2,290	15,700	19,200	49,100
	1839	»	8					
	1841	»	11					
Tirlemont à Waremme.....	1838	26	»	52,015	4,017	15,000	52,800	64,500
	1839	»	15					
	1841	»	13					
Waremme à Ans.....	1838	20	»	40,085	4,815	14,500	51,000	42,500
	1841	»	20					
Landen à Saint-Trond.....	1839	10	»	10,751	5,089	22,700	1,800	»
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	»	17,188	5,550	5,800	37,200	»
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,548	8,210	15,500	25,000	1,200
Liège à la frontière.....	1842	4	»	77,147	9,860	17,000	61,600	95,500
	1845	53	59					
Malines à Gand.....	1837	56	»	111,124	7,616	128,000	47,600	62,000
	1839	»	53					
	1841	»	25					
Gand à Ostende.....	1838	67	»	97,827	9,450	105,100	5,500	104,200
	1846	»	6					
	1849	»	15					
	1850	»	4					
Gand à Courtray.....	1832	»	8	51,475	6,907	4,400	89,000	25,100
	1839	45	»					
	1852	»	7					
Courtray à Tournay.....	1842	54	»	49,936	4,450	15,500	57,800	37,400
	1847	»	5					
	1848	»	12					

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE ROURELET.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1848 à 1851.	1852.	TOTAL.		
60,660	1,100	61,760	10,690	5,800	14,490	136	122	278	76,528	ML. court. 27,174.73 203,516.30 430,690.93 200,478.03 30,212.90 Il restait en dépôt, au 1 ^{er} janvier 1852, une quantité de rails équivalente à Il a été fourni, pendant 1852, en rails neufs et produit du remaniage Ensemble Les remplacements, pendant l'année 1852, ont exigé l'emploi de Il a été employé pour doubles voies et évitements Il reste en dépôt, au 1 ^{er} janvier 1853
59,616	16,696	76,312	1,643	400	2,043	233	90	323	78,680	
57,560	50	57,610	5,018	2,200	7,218	71	5	74	64,902	
27,440	350	27,790	12,593	3,500	15,893	126	2	128	43,815	
57,990	50	58,040	7,375	5,500	15,075	48	240	288	51,401	
55,220	1,030	56,270	1,243	5,800	5,043	537	180	557	41,855	
5,590	2,100	7,690	"	"	"	"	"	"	7,690	
"	15	15	400	60	460	"	"	"	475	
4,518	300	5,018	440	90	530	"	20	20	5,568	
66,240	1,750	67,990	6,900	4,500	11,400	120	56	136	79,546	
86,930	7,400	94,530	5,560	7,800	11,100	"	24	24	105,474	
56,800	19,000	53,800	880	700	1,580	489	5	494	57,874	
54	50	64	7,800	5,600	11,400	"	"	"	11,464	
562	5,500	5,862	6,171	5,400	11,571	100	6	106	15,539	

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 1855.		
		1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET LOCALES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS.	PARALLÈLES.	A DOUBLE BOURRELET.
Tournay à Jurbise.....	1847	15	"	96,987	5,703	"	203,500	"
	1848	53	"					
	1850	"	48					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"	59,592	11,490	6,700	50,500	45,000
	1844	"	5					
	1846	"	15					
Tubise à Soignies.....	1841	17	"	55,553	7,230	900	52,700	47,600
	1846	"	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	"	48,145	5,062	200	16,500	83,700
	1846	"	13					
	1847	"	11					
Mons à Quiévrain.....	1842	20	"	40,009	8,815	100	45,500	52,500
	1846	"	4					
	1847	"	16					
Braine à Namur.....	1842	14	"	153,882	15,607	900	140,500	161,500
	1845	63	"					
	1846	"	6					
	1847	"	19					
	1849	"	21					
	1852	"	9					
TOTAUX		621	474	1,101,562	149,841	455,600	998,500	1,047,900
		1.095		1,251,405		2,499,800		

RAILS OTÉS DES VOIES ET MIS HORS DE SERVICE.										Observations.
ONDULÉS.			PARALLÈLES.			A DOUBLE BOURRELEY.			TOTAL GÉNÉRAL.	
1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1840 à 1851.	1852.	TOTAL.	1848 à 1851.	1852.	TOTAL.		
"	"	"	108	70	178	"	"	"	178	
1,020	210	1,230	17,910	4,800	22,710	20	8	28	23,968	
47	50	97	15,795	7,800	23,595	10	27	37	23,727	
28	"	28	23,600	4,800	30,400	114	5	117	30,515	
73	"	73	6,820	2,400	9,220	10	12	22	9,515	
"	"	"	42,655	18,772	61,427	18	"	18	61,425	
480,148	53,831	533,999	173,524	79,792	253,316	1,872	778	2,650		
533,999			253,316			2,650			789,965	

N° V.

Relevé, par lot, des quantités de houille en roche, charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies en 1852, sur l'adjudication du 5 novembre 1851.

N° DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS		QUANTITÉS FOURNIES.	PRIX	SOMMES PAYÉES.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.				
1	Malines.....	Ans	kilog. 129,550	les 1,000 l. 13 83	francs. 1,791 68	Houille en roche pour le service de l'arsenal.
2	Ans.....	Id.	m ³ 747,700	le m ³ 7 50	5,607 75	
3	Jemmape.....	Boussu....	963,422	8 82	8,515 04	Charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc.
4	Manage.....	Manage...	3,985,492	7 25	28,894 82	
5	Haut-Pré (Liège)	Haut-Pré..	3,060,803	6 25	19,150 05	
TOTAUX			kilog. 129,550 m ³ 8,789,419		63,959 52	

Le prix moyen de revient par mètre cube de charbon, lots nos 2, 3, 4 et 5, en 1851, est de fr. 7-09.

N^o VI.

État général de la fabrication du coke par l'État en 1832.

LIEUX DE FABRICATION.	CHARBONS EMPLOYÉS		PRODUITS OBTENUS DES CHARBONS EMPLOYÉS				PRODUIT MOYEN DE COKE par mètre cube de charbon. — Kilogram.	VALEUR DES CHARBONS EMPLOYÉS	
	À la FABRICATION DU COKE. — Mètres cubes.	ou CHAUFFAGE des FOURS. — Mét. cubes	COKE.		MENU COKE.	CENDRES.		À la fabrication du coke.	au chauffage des fours.
			Hectolitres.	Kilogrammes.	Hectolitres.	Hectolitres.			
Hal.	4,572m ³ ,000	"	89,538	3,133,850	1,805	2,496	688 $\frac{4}{10}$	Francs. 41,204 53	Francs. "
Manage	4,758m ³ ,000	"	90,588	3,170,380	2,994	2,599	666 $\frac{4}{10}$	41,495 72	"
Jemmapes	4,658m ³ ,689	"	89,120	3,119,200	1,119	1,792	672 $\frac{4}{10}$	42,225 64	"
Malines	14,642m ³ ,000	"	288,740	10,106,110	3,002	3,177	690 $\frac{2}{10}$	134,937 65	"
Ans	10,580m ³ ,500	25m ³ ,000	191,589	6,705,613	5,647	3,027	645 $\frac{2}{10}$	83,334 73	172 50
	58,991m ³ ,189	25m ³ ,000	749,581	26,253,533	14,567	17,091	673 $\frac{1}{10}$	343,216 27	172 50

DÉPENSES DE FABRICATION.						PRIX DE REVIENT DU COKE.		Observations.
SALAIRES DES OUVRIERS employés à la fabrication.	FRAIS DE RÉPARATIONS		DÉPENSE TOTALE.	A DÉDUIRE pour valeur du menu coke à fr. 0-50 l'hec- tolitre, et des cendres à 0-10 l'hectolitre.	RESTE par DÉPENSE de fabrication.	par	par	
	D'OUTILS.	DES FOURN.				hectolitre.	MILLE kilogr.	
Francs. 5,567 20	Francs. 44 10	Francs 308 18	Francs. 45,124 01	Francs. 971 60	Francs. 44,152 41	Francs. 0.495	Francs. 14 09	
5,367 20	121 20	56 »	45,018 12	1,457 50	43,560 62	0.481	15 74	
5,258 »	65 70	222 79	45,750 15	626 80	45,125 53	0.506	14 47	
12,041 40	1,057 97	149 40	148,166 42	2,518 50	145,647 92	0.504	14 41	
7,574 90	579 73	1,746 03	95,227 91	1,061 50	91,266 41	0.476	15 61	
29,588 70	1,846 72	2,662 40	577,286 59	7,553 90	569,730 69	0.495	14 09	

N° VII.

Relevé, par lot, des quantités de coke fournies en 1852, par l'industrie privée.

N ^{os} DES LOTS.	DÉSIGNATION DES STATIONS.		QUANTITÉS DE COKE FOURNIES. — Kilogrammes.	PRIX d'adjudication par 1,000 kilog.	PRIX moyen approximati- vement payé par 1,000 kilog.	SOMMES à PAYER.	Observations.
	D'ALIMENTATION.	DE RÉCEPTION.					
Adjudication du 5 nov. 1851.							
1	Ostende.....	Manage...	1,326,115	16 »	16 25	21,518 61	
2	Gand.....	Id.....	4,622,695	16 »	16 26	75,142 32	
3	Tournay.....	Mons.....	5,892,940	16 60	16 93	63,899 22	
4	Jurbise.....	Id.....	1,322,570	16 »	15 41	20,371 28	
5	Braine-le-Comte.	Manage....	4,467,850	14 40	15 07	58,580 18	
10	Namur.....	Namur....	1,199,800	16 58	16 01	19,208 05	
11	Bruxelles (Nord)	Manage....	2,651,855	14 46	14 39	58,167 11	
16	Ans.....	Ans.....	5,625,510	14 08	14 28	51,775 47	Coke fabriqué dans les fours de l'État, à Ans, par l'indus- trie privée.
17	Liège.....	Id.....	5,027,990	15 99	14 16	42,867 65	
Marché spé- cial.	Verviers.....	Verviers...	599,980	14 »	15 75	5,499 75	
Id.	Liège.....	Liège.....	299,985	14 »	14 25	4,274 79	
Adjudication du 12 mai 1852.							
2	Tirlemont.....	Id.....	1,501,640	15 55	15 55	19,145 87	
		TOTAUX.....	28,558,750			422,248 48	

N° VIII.

Tableau statistique de la consommation du coke en 1852.

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL				CONSUMMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ		
	DE LIEUES PARCOURUES.	DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES À CHASSE.	D'HEURES DE stationnement	DE LOCOMOTIVES ATTACHÉES.		PARCOURS.	STATIONNEMENT	ALLUMAGE.
1 ^{er} TRIMESTRE...	254,280	2,745,476	72,825	8,727	Kilog. 14,220,199	Kilog. 11,920,044	Kilog. 1,002,575	Kilog. 1,207,780
2 ^e TRIMESTRE....	249,512	2,845,470	69,785	8,545	15,064,870	10,880,245	1,046,325	1,165,500
3 ^e TRIMESTRE....	272,400	5,174,758	74,525	8,855	15,713,450	11,560,985	1,117,845	1,256,620
4 ^e TRIMESTRE....	262,581	5,042,778	76,505	9,069	14,868,650	12,434,595	1,144,575	1,269,660
Totaux et moyennes.	1,058,545	11,806,482	293,408	34,976	58,869,149	46,585,669	4,401,120	4,882,560

CONSUMMATION MOYENNE ET TOTALE		CONSUMMATION MOYENNE DE COKE PAR LIEUE, DE 5 KILOMÈTRES, PARCOURUE.				RAPPORT DE LA CONSUMMATION POUR LE STATIONNEMENT, ET L'ALLUMAGE, AVEC LA CONSUMMATION TOTALE.	Observations.
PAR LIEUE PARCOURUE.	PAR VOITURE CHARGÉE TRANSPORTÉE A ESS LIEUE.	PARCOURS.	STATIONNEMENT	ALLUMAGE.	ENSEMBLE pour le STATIONNEMENT ET L'ALLUMAGE.		
Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Kilog.	Pour cent	
55.93	3.18	46.88	4.50	4.73	9.03	16.18	
52.56	4.59	45.48	4.19	4.69	8.88	16.96	
50.53	4.52	41.74	4.10	4.54	8.64	17.16	
56.67	4.89	47.47	4.56	4.84	9.20	16.53	
55.80	4.73	44.86	4.24	4.70	8.94	16.62	

N° IX.

*Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke,
et pour régularité de marche des convois pendant l'année 1852.*

TRIMESTRES.	PRIMES PAYÉES POUR ÉCONOMIES DE COKE AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	PRIMES PAYÉES POUR RÉGULARITÉ DE MARCHÉ DES CONVOIS		TOTAUX.	Observations.
		AUX CHEFS D'ATELIERS ET MACHINISTES.	AUX CHEFS-GARDES ET GARDES.		
1 ^{er} trimestre. .	3,449 66	3,135 81	2,489 85	9,075 32	
2 ^e id. . .	3,299 91	3,478 67	2,699 27	9,477 85	
3 ^e id. . .	4,842 85	3,646 39	3,079 65	11,568 89	
4 ^e id. . .	2,989 57	3,378 65	2,719 29	9,087 51	
		13,639 52	10,988 06		
	14,581 99	24,627 68		39,209 57	

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES												TENDERS.	CONVOIS DE VOYAGEURS.						SERVICES DIVERS.										TRANSPORT DES MARCHANDISES.												OBSERVATIONS.		
	DE 10 POUCE.	DE 13 1/2 POUCE.	DE 15 POUCE.	DE 16 1/2 POUCE.	DE 16 POUCE.	DE 15 1/2 POUCE.	DE 15 POUCE.	DE 12 1/2 POUCE.	DE 12 1/2 POUCE.	DE 12 1/2 POUCE.	TOTAL.	DILIGENCES.		CHARS-A-BANCS.	WAGGONS COUVERTS.	WAGGONS DÉCOUVERTS.	VOITURES MIXTES Y COMPRIS LES VOITURES AMÉRICAINES.	WAGGONS POUR BAGAGES ET ARTICLES DE MESSAGERIE.	TOTAL.	BUREAUX AMBULANTS POUR LE SERVICE DE LA POSTE.	VOITURES CELLULAIRES.	WAGGONS						TOTAL.	WAGGONS								TOTAL.							
																						DE SECOURS POUR LES RAMES.	A FREINS POUR LES PLANS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DU COKE.	GRANDS.	PETITS.	POUR LE SERVICE DES ATELIERS.		POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHARRIERS. (LOCAUX)	POUR CHEVAUX ET BÉTAIL.	POUR LE DÉTAIL.	FERMÉS A 4 ROUES.	A 8 ROUES.	PLATS A 4 ROUES.	A 6 ET 8 ROUES.		COUVERTS POUR LA CHAÎNE.	A HAUSSES FIXES POUR LE CHARRON.					
AU 1 ^{er} JANVIER 1852.	18	5	14	1	29	1	4	51	1	56	5	10	171	178	202	241	561	85	15	145	1,043	28	8	21	14	115	58	156	17	573	51	57	201	527	589	15	850	15	54	1,297	5,454	A) 2 locomotives de 16 pouces ont été fournies par la société St-Léonard et 1 par la société de Couillet. Total 3 en plus. B) 2 locomotives de 15 pouces ont été fournies par la société J. Cockrell. 1 par la société de Couillet. 1 provient d'une locomotive de 12 1/2 pouces transformée. 2 proviennent de locomotives de 12 1/2 ptes transformées. 1 provient d'une locomotive de 13 pouces transformée et 2 proviennent de locomotives de 14 pouces transformées. Total 9 en plus. C) 2 locomotives de 14 pouces proviennent de 2 locomotives de 13 1/2 pouces transformées. 1 locomotive de 14 pouces provient d'une locomotive de 13 pouces transformée. 1 locomotive de 14 pouces provient d'une locomotive de 12 pouces transformée. Mais 3 locomotives de 14 ptes ont reçu 1 des cylindres de 13 ptes. id. 15 id. Reste 1 en plus. D) 1 locomotive de 13 pouces a été fournie par la société du Renard. 2 proviennent de locomotives de 12 pouces transformées. 2 proviennent de locomotives de 12 1/2 pouces transformées. 1 provient d'une locomotive de 14 pouces transformée. Total 8 Mais 3 locomotives de 13 pouces ont reçu des cylindres de 12 1/2, 14 et 15 pouces. Reste 5 en plus. E) 2 locomotives de 12 1/2 pouces ont été démolies. 3 ont reçu des cylindres de 13 pouces. 2 ont reçu des cylindres de 14 pouces. 2 ont reçu des cylindres de 15 pouces. Total 9 Mais 1 locomotive de 13 pouces a été transformée en locomotive de 12 1/2 pouces. Reste 8 locomotives de 12 1/2 pouces en moins. F) Des 2 locomotives de 12 1/2 pouces, en moins, une a reçu des cylindres de 13 ptes et l'autre des cylindres de 15 ptes. G) 1 locomotive de 12 pouces a été démolie. 2 locomotives de 12 pouces ont reçu des cylindres de 13 pouces. et 1 locomotive de 12 pouces a reçu des cylindres de 14 pouce. Total 4 locomotives de 12 pouces en moins.	M) 2 bureaux ambulants pour le service de la poste ont été mis en service entièrement neufs. N) 1 wagon à freins pour plans inclinés a été mis en service entièrement neuf. 5 wagons à freins pour les plans inclinés ont été renouvelés au moyen de caisses neuves. Total 6 wagons à freins pour plans inclinés en plus. O) 3 wagons pour le transport du coke ont été mis hors de service. P) 2 wagons pour l'entretien de la route (grands) ont été mis en service entièrement neufs. Mais 1 wagon pour l'entretien de la route (grand) a été mis hors de service. Reste 1 en plus. Q) 7 wagons pour le service des ateliers ont été mis hors de service.	TRANSPORT DES MARCHANDISES. R) 2 wagons pour équipages ont été transformés en wagons pour le charbon. S) 2 wagons pour le bétail ont été mis hors de service. et 1 wagon pour le bétail a été transformé en wagon plat à 4 roues. Total 3 wagons pour le bétail en moins. T) 2 wagons formés à 4 roues ont été mis hors de service. et 1 wagon formé à 4 roues a été transformé en wagon à charbon. Total 3 Mais 12 wagons formés à 4 roues ont été renouvelés au moyen de caisses neuves. Donc 9 wagons formés à 4 roues en plus. U) 2 wagon plats à 4 roues proviennent d'un wagon pour le bétail et d'un wagon pour articles de messageries qui ont été transformés. Mais 26 ont été mis hors de service pour cause de vétusté, et 6 ont été transformés en wagons pour le charbon. Donc 30 wagons plats à 4 roues en moins. V) 82 wagons pour le charbon ont été mis en service entièrement neufs. 2 wagons pour le charbon ont été construits pour modèles à l'arsenal. 1 wagon pour le charbon provient d'un wagon fermé à 4 roues transformé. 2 wagons pour le charbon proviennent de deux wagons pour équipage transformés. et 6 wagons pour le charbon proviennent de wagons plats à 4 roues transformés. Total 93 Mais 8 wagons pour le charbon ont été mis hors de service. Reste 85 wagons pour le charbon en plus.
» FÉVRIER "	18	5	14	1	50	1	4	51	1	56	5	9	171	178	204	241	561	85	15	144	1,048	28	8	21	15	115	58	156	17	576	51	57	201	527	590	15	846	15	54	1,517	5,431			
» MARS "	18	5	14	1	51	1	4	50	1	53	5	9	170	178	206	241	561	85	15	145	1,051	28	8	21	17	112	58	156	17	577	51	57	201	527	590	15	845	15	54	1,528	5,461			
» AVRIL "	18	5	14	1	51	1	4	51	1	53	5	8	170	178	206	241	564	85	15	146	1,055	28	8	21	18	111	58	156	17	577	51	57	201	527	592	15	844	15	54	1,543	5,479			
» MAI "	18	5	14	1	51	1	4	52	1	54	5	8	170	178	206	242	565	85	15	146	1,057	28	8	21	19	111	58	156	17	578	51	57	201	527	594	15	844	15	54	1,561	5,497			
» JUIN "	18	5	15	1	52	1	4	52	1	55	5	8	171	178	206	245	565	85	15	146	1,058	28	8	21	19	110	58	156	17	577	51	57	201	526	595	15	844	15	54	1,575	5,511			
» JUILLET "	19	5	15	1	52	1	4	52	1	55	5	8	172	178	207	244	566	85	15	146	1,061	28	8	21	20	110	58	156	17	578	51	57	201	526	595	15	844	15	54	1,575	5,511			
» AOUT "	19	5	18	1	51	1	4	52	1	51	5	8	172	178	208	244	566	85	15	148	1,064	28	8	21	20	110	58	156	14	575	51	57	201	526	595	15	855	15	54	1,574	5,499			
» SEPTEMBRE "	19	5	21	1	51	1	4	52	1	51	2	8	174	178	208	244	566	85	15	148	1,064	28	8	21	20	110	57	156	15	575	51	57	201	525	597	15	824	15	54	1,571	5,488			
» OCTOBRE "	20	5	22	1	50	1	4	54	1	50	2	7	175	178	209	244	567	85	15	150	1,068	50	8	21	20	110	57	156	15	575	51	57	201	524	599	15	826	15	54	1,571	5,491			
» NOVEMBRE "	21	5	25	1	50	1	4	54	1	50	2	7	177	178	209	244	567	85	15	151	1,069	50	8	21	20	110	57	156	15	575	51	57	201	524	599	15	826	15	54	1,571	5,491			
» DÉCEMBRE "	21	5	25	1	50	1	4	56	1	28	1	6	175	178	208	246	567	85	15	151	1,070	50	8	21	20	110	57	156	15	575	51	57	201	524	598	15	826	15	54	1,572	5,491			
» JANVIER 1853.	21	5	25	1	50	1	4	56	1	28	1	6	175	178	208	247	568	85	15	155	1,074	50	8	21	20	110	59	156	10	574	49	57	201	524	598	15	820	15	54	1,582	5,495			
SITUATION DU MATÉRIEL AU 1 ^{er} JANVIER 1852.																																												
En bon état	15	2	12	1	24	»	4	41	1	24	1	5	150	144	154	207	522	85	15	124	905	26	7	21	14	107	58	152	17	562	48	54	198	508	535	7	787	12	55	1,266	5,260			
En réparation	5	1	2	»	5	1	»	10	»	12	2	5	41	54	48	54	59	»	2	19	142	2	1	»	»	6	»	4	»	15	5	5	3	19	56	6	65	5	1	51	168			
En construction	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	1	»	»	»	»	7	1	»	»	»	»	»	»	4	»	80	85				
SITUATION DU MATÉRIEL AU 1 ^{er} JANVIER 1853.																																												
En bon état	16	2	17	1	25	1	2	45	1	19	»	5	152	155	152	214	282	85	12	156	879	27	6	21	17	92	59	150	10	542	56	55	197	508	512	10	740	12	50	1,554	5,252			
En réparation	5	1	6	»	7	»	2	11	»	9	1	1	45	25	56	55	86	»	5	17	195	5	2	»	5	18	»	6	»	52	15	4	4	16	86	5	80	5	4	48	261			
En construction.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28	28	10	»	»	»	10	»	»	»	20	1	6	»	»	»	»	50	4	»	76	157			
COMPARAISON DE LA SITUATION AU 1 ^{er} JANVIER 1852 ET AU 1 ^{er} JANVIER 1853.																																												
Au 1 ^{er} janvier 1852.	18	5	14	1	29	1	4	51	1	56	5	10	171	178	202	241	561	85	15	145	1,045	28	8	21	14	115	58	156	17	575	51	57	201	527	589	15	850	15	54	1,297	5,454			
Au 1 ^{er} janvier 1853.	21	5	25	1	50	1	4	56	1	28	1	6	175	178	208	247	568	85	15	155	1,074	50	8	21	20	110	59	156	10	574	49	57	201	524	598	15	820	15	54	1,582	5,495			
Différence au 1 ^{er} janvier 1853	3	—	11	—	—	—	—	5	—	—	—	—	4	—	6	6	7	—	—	10	29	2	—	—	6	—	1	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	85	59			
en plus.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
en moins.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
A	—	B	—	C	—	D	—	E	F	G	—	—	—	H	I	K	—	—	L	—	M	—	—	N	O	P	—	Q	—	R	—	—	R	S	—	T	—	—	U	—				

N° XI.

Tableau de la circulation des convois et du matériel des transports, pendant l'année 1882.

DÉSIGNATION DES CONVOIS.	CONVOIS- lieues.	LOCOMOTIVES- lieues.	NOMBRE DE VOITURES-LIEUES				
			A VOYAGEURS	A MARCHANDISES.	VIDES.	EN TOTAL.	
Convois de voyageurs.	Ordinaires..	403,101	414,441	2,281,565	1,091,185	49,250	3,421,780
	Spéciaux...	6,856	7,574	46,220	59,509	6,559	92,268
TOTAUX.....		409,957	421,815	2,327,585	1,150,694	55,769	3,514,048
Convois de marchandises.	Ordinaires..	561,528	591,215	598,025	5,056,859	1,652,721	7,287,585
	Spéciaux...	49,184	51,662	48,985	545,116	285,261	877,560
TOTAUX.....		410,512	442,875	647,006	5,599,955	1,917,982	8,164,943
TOTAUX GÉNÉRAUX.....		820,469	864,690	2,974,591	6,750,649	1,975,751	11,678,991

Les moyennes de la composition des convois sont comme ci-après :

Convois des voyageurs....	Ordinaires.....	8,488	voitures.	} 8,571	voitures.
	Spéciaux.....	15,437	id.		
Convois de marchandises...	Ordinaires.....	20,168	id.	} 49,889	id.
	Spéciaux.....	17,838	id.		
} 14,234 voitures.					

N° XII.

Parcours des voitures et des wagons pendant l'année 1852.

DÉSIGNATION DES VOITURES.		CONVOIS		ENSEMBLE.	
		DE voyageurs.	DE marchandises.		
MATÉRIEL à voyageurs.	Diligences et voitures mixtes.....	Lieues. 564,025	Lieues. 75,754	Lieues. 637,739	
	Chars-à-bancs.....	625,276	80,584	705,660	
	Waggon.....	682,699	461,994	1,144,693	
	Voitures-bureaux de poste.....	237,932	7,646	245,578	
	Voitures cellulaires.....	20,427	119	20,546	
	Voitures étrangères.....	197,226	25,129	220,535	
TOTAUX.....		2,527,583	647,006	2,974,591	
MATÉRIEL à marchandises.	Waggon fermé, à bagages et à marchandises	855,242	1,079,868	1,935,110	
	Waggon à charbons, à équipages, etc., chargés de diverses marchandises.....	105,565	5,004,226	5,107,791	
	Waggon chargé de charbon.....	420	256,442	256,862	
	Waggon chargé d'équipages.....	14,501	1,757	16,258	
	Waggon chargé de bestiaux.....	24,682	25,244	47,926	
	Waggon chargé de chevaux.....	50,092	15,155	45,225	
	Waggon chargé de coke pour service....	2,455	97,268	99,721	
	Waggon chargé pour service.....	2,586	147,715	150,101	
	Waggon étrangers.....	97,555	996,522	1,095,675	
TOTAUX.....		1,150,694	5,599,953	6,750,649	
MATÉRIEL vide.	à voyageurs {	Voitures de l'État.....	12,975	102,801	115,774
		Voitures étrangères.....	493	5,578	5,871
	à marchandises {	Waggon de l'État.....	25,586	1,152,755	1,158,109
		Waggon étrangers.....	7,864	645,861	651,425
	Freins-trains.....	9,585	55,189	44,572	
	TOTAUX.....		55,769	1,917,982	1,973,751
TOTAUX GÉNÉRAUX.....		5,514,048	8,164,945	11,678,991	

(77)

N° XIII.

*État récapitulatif, PAR MOIS, du mouvement général des transports pendant
l'année 1852.*

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.....	25,238	83,136	170,602	278,976	1,748	1,690	282,414	4,729	4,915	43	117	96	361	574	11,320
FÉVRIER....	25,251	81,402	165,744	272,397	5,771	4,063	282,331	5,061	5,147	39	125	133	441	699	9,956
MARS	29,034	89,436	193,985	312,455	4,205	8,842	325,502	5,414	6,293	37	156	117	536	809	12,261
AVRIL.....	32,969	102,461	215,129	350,559	6,676	8,370	365,605	6,048	7,585	52	197	114	558	869	10,892
MAI.....	35,899	97,562	232,934	366,395	2,152	6,862	375,409	6,566	8,768	81	215	122	491	828	11,682
JUIN.....	37,700	98,555	240,791	377,046	2,565	6,046	385,657	7,020	9,852	118	171	116	483	736	9,443
JUILLET....	44,992	97,583	270,666	413,243	2,452	5,290	420,985	7,732	12,410	132	156	96	285	539	9,134
AOÛT.....	58,033	121,744	290,154	469,931	4,629	5,261	479,821	9,275	15,948	99	166	78	308	552	8,735
SEPTEMBRE.	52,582	131,132	318,571	502,285	6,620	8,261	517,166	9,943	14,369	78	113	61	270	441	8,566
OCTOBRE....	36,049	102,429	244,433	382,911	2,789	3,021	388,721	7,341	10,263	79	99	49	350	498	9,698
NOVEMBRE..	27,330	77,965	211,792	317,087	1,663	2,444	321,194	5,199	6,391	58	111	62	256	429	9,917
DÉCEMBRE..	28,085	76,686	198,023	302,794	1,244	2,551	306,619	4,084	5,677	68	108	74	301	483	10,393
TOTAUX....	433,142	1,160,093	2,752,824	4,346,059	42,514	62,731	4,451,304	79,962	107,598	884	1,734	1,120	4,606	7,460	121,997

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 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 100 kilogr.		Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION		TOTAL.	Avec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION		TOTAL.		
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			
Quintaux.	Quintaux.		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
34,207	11,050	4,894	15,944	2,587	16,678	406	19,671	623	16,958	78,982	90,563	"	"
31,365	10,668	5,321	15,989	2,441	14,673	411	17,525	587	15,956	62,803	79,316	"	"
39,514	13,695	6,527	20,222	2,651	17,144	564	20,359	734	22,315	77,843	100,892	"	"
40,122	14,305	6,565	20,870	2,663	16,462	675	19,800	620	18,586	72,393	91,599	"	"
41,709	13,281	6,829	20,110	2,683	16,933	660	20,276	577	20,683	73,830	95,290	"	"
42,148	12,911	7,143	20,084	2,617	15,506	652	18,775	459	17,365	73,130	90,954	"	"
45,378	13,805	7,894	21,699	2,651	15,953	933	19,537	535	17,497	75,304	93,426	"	"
47,483	14,073	7,217	22,190	2,659	16,402	661	19,722	519	18,493	75,294	94,306	"	"
48,080	15,535	7,366	22,901	2,719	16,968	688	20,375	644	17,998	93,228	111,870	40	200
51,513	16,373	8,081	24,454	3,058	18,463	1,150	22,671	911	19,115	99,922	119,948	30	150
44,505	13,668	6,961	20,629	2,818	19,226	566	22,630	662	17,181	102,375	120,218	105	525
45,375	13,825	7,137	20,962	2,651	18,311	466	21,428	653	17,763	98,237	116,653	42	210
529,299	164,119	81,935	246,054	32,218	202,710	7,832	242,769	7,794	220,110	983,431	1,211,065	217	1,085

LIGNE DU NORD.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS.				BAGAGES.				CHEVAUX ET BESTIAUX.				MARCHANDISES.												TOTAL GÉNÉRAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
		CIVILS.			MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TRANSPORT.		ÉQUIPAGES.	1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .	TOTAL.	GRANDE VITESSE.			PETITE VITESSE.						TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	PRODUITS DIVERS.		TOTAL.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TÉLÉGRAPHES.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.				TOTAL.	AU MINIMUM.						AU FOIDS.	TOTAL.	EXPÉDITIONS.			MARCHANDISES ORDINAIRES.			PRODUITS FAVORISÉS.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
																	DE 100 KILOG. ET MOINS.	AU-DESSUS DE 100 KILOG.	TOTAL.	REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT CONTRAIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON CONTRAIS.	TOTAL.							REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT CONTRAIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON CONTRAIS.	TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
	Bruxelles (Nord)	424,085	468,646	376,483	70	6,277	20,403	1,205,865	5,204	89,221	53	94,516	10,407	4,609	4,386	2,916	5,912	9,260	85,937	47,335	103,273	59,437	147,326	46	176,510	5,281	30,229	49,848	85,389	73	9,609	371,783	5,373	1,706,479	48,397	8,814,576																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Vilvorde.	4,670	20,237	27,234	45	458	463	51,473	496	337	30	533	30	6	6	6	6	483	2,781	638	3,149	2,497	967	3	3,485	214	4,433	4,165	2,522	91	268	61,700	66	61,700	8	61,700																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Malines.	52,003	109,719	107,187	35	2,661	4,101	272,703	1,731	7,598	9,329	699	1,427	1,465	5,071	7,364	1,058	12,079	2,495	44,575	6,055	49,137	476	2,382	167	49,953	7,462	29,439	12	1,554	30,637	72	30,637	38	30,637																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Duffel.	2,412	40,985	45,388	70	267	447	27,901	480	453	91	635	23	23	23	23	23	1,587	427	7,145	718	4,661	52	2,382	167	49,953	7,462	29,439	12	1,554	30,637	72	30,637	38	30,637																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Coutich.	788	4,610	5,403	70	3	61	7,537	20	34	68	51	20	20	20	20	20	413	22	70	484	45	57	42	102	52	483	42	250	81	43	850	30	850	30	850																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Vieux-Dieu.	991	4,720	5,228	70	9	9	7,955	20	34	68	51	20	20	20	20	20	214	20	60	264	47	32	40	101	69	46	23	23	81	397	50	832	75	832																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Anvers (Hofkerhout).	170,515	217,044	146,497	75	5,350	3,896	543,004	2,280	35,021	40	37,901	1,718	1,405	4,502	20,013	22,651	5,331	57,992	21,504	79,586	40,533	236,022	4,077	280,633	9,581	450,006	85,781	516,269	43	6,314	912,801	2,416	1,825,857	31,875	1,825,857																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Id. (Escout).	170,515	217,044	146,497	75	5,350	3,896	543,004	2,280	35,021	40	37,901	1,718	1,405	4,502	20,013	22,651	5,331	57,992	21,504	79,586	40,533	236,022	4,077	280,633	9,581	450,006	85,781	516,269	43	6,314	912,801	2,416	1,825,857	31,875	1,825,857																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	TOTAUX.	655,448	828,966	681,824	50	14,718	25,783	2,206,440	9,702	133,268	58	142,971	12,946	3,842	4,061	28,031	33,935	16,400	161,006	42,312	203,319	130,483	519,354	5,004	654,843	19,781	476,477	179,057	775,316	85	19,639	1,653,418	10,093	4,077,905	54,058	4,431,964																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
LIGNE DE L'OUEST.	Cappelle.	616	2,350	9,397	45	42,373	55	42,373	55	42,373	55	42,373	55	42,373	55	42,373	55	288	95	381	55	861	89	917	41	81	903	4,014	2,000	74	3,376	21	45,749	79	45,749	79	45,749																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	Londerzeel.	831	2,242	5,708	35	4	23	8,786	42	6	43	63	19	372	623	90	4,086	20	290	33	321	60	263	0	293	73	44	0	571	68	52	1,242	35	10,020	37	10,020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Malderen.	435	4,174	3,457	30	4	64	4,766	44	4	63	49	63	372	623	90	4,086	20	290	33	321	60	263	0	293	73	44	0	571	68	52	1,242	35	10,020	37	10,020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Buggenhout.	405	4,967	4,347	30	4	64	4,766	44	4	63	49	63	372	623	90	4,086	20	290	33	321	60	263	0	293	73	44	0	571	68	52	1,242	35	10,020	37	10,020																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Termonde.	7,652	28,465	37,580	45	2,347	253	75,999	403	832	26	4,255	76	27	40	435	60	305	0	4,072	68	6,694	41,364	55,631	236	45	67,281	396	11,816	2,387	70	4,012	89,237	35	308	168,752	49	469,437																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	Audghem.	2,624	11,422	11,446	35	4,016	94	26,005	093	515	50	708	50	24	70	23	70	64	60	2,337	47	213	2,850	5,321	32	60,180	256	2,307	72	231	44	4,012	89,237	35	308	168,752	49	469,437																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	Wichelen.	209	4,255	4,020	35	5,485	81	25,974	90	244	02	334	52	405	70	224	20	337	80	4,888	02	573	90	2,474	92	4,150	88	6,921	96	168	50	728	64	1,481	23	1,478	37	231	97	45,925	40	48	43,410	02	43,410																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
	Wetteren.	2,425	5,845	4,700	60	25,879	50	13	81	93	25,974	90	244	02	405	70	224	20	337	80	4,888	02	573	90	2,474	92	4,150	88	6,921	96	168	50	728	64	1,481	23	1,478	37	231	97	45,925	40	48	43,410	02	43,410																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	Melle.	833	3,400	7,506	90	8,851	35	4	83	8,853	18	90	50	244	02	405	70	224	20	337	80	4,888	02	573	90	2,474	92	4,150	88	6,921	96	168	50	728	64	1,481	23	1,478	37	231	97	45,925	40	48	43,410	02	43,410																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
	Gand.	103,216	200,996	215,096	35	519,809	5	5,819	21	5,944	65	531,269	86	2,038	50	20,062	37	22,400	87	2,079	4	4,446	60	8,403	50	10,984	70	2,829	20	37,694	49	45,294	78	52,985	07	33,713	90	418,825	02	3,097	96	25,497	71	16,724	50	45,030	47	6,780	53	258,690	70	3,008	40	830,892	91	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,849	81	3,956	90	834,8

LIGNE DU MIDI.

SERVICES.

Pepinster	40,406 65	44,063 20	46,657 45	38,127 30	"	5,588 44	43,715 74	316 "	2,355 50	2,671 50	4,357 50	480 70	252 50	427 90	561 40	225 93	2,426 43	2,475 79	4,901 92	4,006 22	8,601 77	27 50	9,635 49	26 89	4,405 72	36,602 71	38,035 32	"	438 68	53,014 44	487 60	401,730 78	"	401,730 78	
Spa	8,720 55	7,054 95	3,591 80	49,367 30	"	"	19,367 30	102 "	3,527 43	3,629 43	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 40	22,997 83	"	22,997 83		
Ensal	484 30	918 35	4,413 40	5,515 75	4 27	"	5,520 02	27 "	58 86	86 86	"	"	"	"	"	37 70	4,566 25	304 45	4,873 70	984 51	338 97	"	4,343 48	8 53	49 30	222 31	250 44	"	88 65	3,523 97	461 45	9,331 70	"	9,331 70	
Verviers	38,458 80	61,628 25	69,524 85	469,311 90	74 60	3,744 07	473,127 57	4,261 25	7,984 76	9,246 04	403 "	309 70	345 60	7,428 40	8,083 70	4,302 46	49,955 04	6,494 42	26,449 46	16,232 52	37,265 25	7 70	53,505 47	440 32	8,444 48	8,405 78	47,290 28	"	4,738 62	98,983 53	4,967 22	293,440 49	4,557 50	294,697 69	
Dalhain	4,420 40	4,839 60	8,304 25	44,261 25	" 65	"	44,261 90	74 75	444 53	483 28	"	"	"	"	"	405 40	819 49	96 75	915 94	4,801 44	845 70	"	7 82	673 21	44,889 87	42,570 90	"	481 83	46,315 78	45 02	27,881 38	"	27,881 38		
Herbesthal	3,365 40	4,415 05	9,299 75	47,079 90	"	656 "	47,735 90	496 "	597 57	793 57	"	40 20	"	428 60	438 80	29 40	489 45	398 22	587 67	248 75	578 63	394 77	4,219 47	"	8,699 32	100,015 49	108,744 81	"	205 64	440,727 29	" 25	429,724 91	"	429,724 91	
TOTAUX	284,666 50	469,437 55	532,364 40	4,286,168 45	47,307 40	18,495 66	4,321,970 91	7,681 "	56,452 85	64,433 85	4,780 20	4,381 30	5,093 40	37,426 "	46,900 70	9,589 87	91,666 71	46,686 25	438,352 96	66,733 23	295,585 22	20,281 45	382,599 60	44,947 44	304,014 01	4,123,594 77	4,439,556 22	4,784 50	20,512 40	4,985,805 38	8,401 87	3,441,282 78	4,460 40	3,445,743 48	
Bruxelles (Midi)	244,060 95	236,739 60	203,727 90	684,528 45	3,893 37	8,477 66	696,899 48	3,297 50	61,653 64	64,951 44	7,591 80	4,583 10	4,944 90	42,581 40	46,409 40	3,637 62	29,704 66	45,566 54	45,268 20	12,298 84	127,072 46	584 08	439,955 08	4,444 99	43,933 56	35,759 84	50,835 39	"	5,878 54	244,937 21	4,819 03	4,032,945 38	952 50	4,033,897 88	
Forest	24 40	238 "	776 75	4,039 45	"	"	4,039 45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 71	"	45 71	17 53	70 29	"	87 82	" 33	49 42	"	49 45	"	6 60	429 58	"	4,168 73	"	4,168 73	
Ruyshroek	273 70	4,098 95	6,262 80	7,635 45	"	5 66	7,644 41	47 50	42 63	30 43	"	"	"	"	"	8 98	220 78	48 18	244 96	201 69	5,778 99	"	5,980 68	4 65	485 72	59 73	547 40	"	431 40	6,904 44	433 44	44,747 80	"	44,747 80	
Loth	493 60	544 35	2,233 35	3,268 30	"	"	3,268 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	236 63	44 30	250 93	80 65	469 48	"	550 43	4 01	401 92	213 67	316 60	"	37 85	4,455 51	"	4,423 81	"	4,423 81	
Mal	4,712 60	46,200 40	36,219 40	57,431 80	"	486 73	57,318 53	484 "	420 05	901 05	"	67 80	7 20	30 40	405 40	202 93	4,690 56	425 91	4,816 47	4,296 49	8,979 26	"	40,275 45	31 32	2,400 44	4,505 84	6,637 60	"	491 77	49,221 29	269 86	78,049 06	"	78,049 06	
Lembecq	798 70	784 75	4,012 90	2,596 35	"	"	2,596 35	"	"	"	"	"	"	"	"	"	175 61	26 90	202 51	702 29	2,006 92	"	2,709 21	3 32	907 99	4,357 43	2,648 42	"	63 93	5,244 07	"	7,840 42	"	7,840 42	
Tubise	4,458 70	3,074 50	41,600 75	46,433 95	2 80	44 30	46,454 05	403 50	72 80	476 30	"	66 90	232 60	200 70	500 20	447 45	4,303 66	545 02	4,848 68	2,467 "	7,278 43	245 49	9,690 62	460 20	5,894 48	30,882 89	37,237 57	"	506 42	49,283 29	446 45	66,404 74	"	66,404 74	
Braine-le-Comte	5,201 45	22,510 90	31,563 05	59,275 40	27 95	44 24	59,417 29	227 "	776 04	4,003 04	"	420 20	30 05	97 "	247 25	461 "	4,273 97	60 85	4,334 82	2,530 51	5,729 81	"	8,260 32	286 43	2,627 58	3,239 08	6,453 09	"	732 22	46,480 45	404 77	77,713 80	433 "	77,846 80	
Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	25 20	3,503 20	3,528 40	"	5 20	3,533 60	"	3,533 60	"	3,533 60
Écaussinnes	4,349 45	4,442 45	7,007 90	42,469 80	6 65	9 50	42,485 95	56 "	82 54	438 54	"	7 30	"	7 30	468 74	721 76	77 75	799 51	438 04	4,486 33	"	4,324 37	42 31	7,259 57	93,714 78	400,983 66	"	660 50	403,768 04	658 69	447,227 23	"	447,227 23		
Manage	10,697 65	23,983 "	38,434 40	72,815 05	35 49	697 73	73,548 27	374 "	4,314 25	4,688 25	21 40	71 60	85 50	276 "	433 40	536 01	2,055 26	424 60	2,476 86	744 44	5,734 76	42 50	6,464 70	225 80	49,673 02	31,474 98	51,373 80	"	644 46	60,653 82	210 54	437,091 09	10 "	437,101 09	
Gouy-lez-Piéton	432 50	529 65	2,606 "	3,268 45	"	5 75	3,273 90	"	"	"	"	"	"	"	"	" 65	463 20	43 80	477 "	44 36	238 33	"	249 69	46 40	484 44	693 50	4,494 31	"	39 71	4,660 74	"	4,935 26	"	4,935 26	
Pont-à-Celles	33 40	264 35	2,414 95	2,409 70	2 20	4 40	2,416 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	94 43	54 58	174 50	"	226 08	46 08	234 37	93 98	344 43	"	34 43	699 37	"	3,415 67	"	3,415 67	
Luttre	519 60	2,255 80	5,612 90	8,388 30	42 25	40 43	8,440 68	22 50	55 72	78 22	"	"	44 40	79 50	93 90	47 40	500 47	20 55	520 72	45 35	581 37	"	626 74	45 26	974 44	4,394 82	2,384 49	"	53 44	3,584 77	58 "	42,272 97	"	42,272 97	
Gosselies	2,934 30	8,969 40	22,942 30	34,846 "	27 25	445 74	35,048 99	164 "	494 75	658 75	"	31 90	51 35	313 94	397 49	497 20	2,055 81	403 48	2,458 99	5,612 84	7,293 47	"	42,906 31	4,770 46	41,920 43	66,443 83	410,404 42	"	4,098 45	426,268 47	58 73	462,899 08	"	462,899 08	
Roux	4,213 "	3,972 70	44,415 70	"	251 08	44,669 78	51 50	465 24	246 74	"	"	"	"	"	"	"	414 53	772 77	74 90	847 67	450 71	4,180 84	"	4,631 55	403 79	4,457 51	99,373 32	403,934 62	"	439 85	406,853 39	436 "	421,990 44	"	421,990 44
Marchiennes	6,472 45	42,795 55	20,071 50	39,339 50	8 75	46 95	39,365 20	279 50	889 98	4,169 48	"	27 60	"	442 "	469 60	328 76	2,009 56	648 60	2,658 46	4,424 01	31,106 37	2,837 64	35,068 02	4,845 01	53,953 40	67,900 28	423,700 78	"	4,500 92	462,927 88	454 33	204,445 25	"	204,445 25	
Charleroy	47,498 50	36,668 75	61,321 60	445,488 85	4,729 84	525 78	447,444 47	803 "	2,901 46	3,704 46	207 70	427 60	89 65	345 90	533 45	930 40	5,957 49	4,610 41	7,567 90	3,213 34	35,022 95	4,479 84	39,746 43	726 36	44,365 28	165,938 38	214,030 02	"	5,798 47	264,412 22	6,596 52	393,528 62	"	393,528 62	
Châtelineau	5,720 05	44,431 "	28,883 95	46,035 "	44 65	49 75	46,069 40	332 50	518 08	850 58	456 40	43 60	"	49 40	93 "	753 06	3,225 88	444 06	3,336 94	644 60	40,987 62	4,435 41	43,067 33	604 20	9,937 87	68,084 48	78,626 55	"	971 79	96,002 61	847 75	444,772 80	"	444,772 80	
Farciennes	250 45	764 85	4,454 70	5,466 70	"	"	5,466 70	47 "	40 36	57 36	"	"	"	"	"	47 85	320 38	43 05	333 88	237 70	4,057 86	4 66	4,014 94	4 66	4,014 94	5,274 96	49,481 94	"	76 84	4,446 97	84 "	9,772 88	"	9,772 88	
Tamines	4,859 75	3,727 90	43,785 45	49,373 40	4 65	513 48	49,391 23	404 50	468 43	269 93	"	"	63 80	63 80	434 89	494 94	3 "	497 94	86 72	10,747 02	"	40,833 74	45 57	44,494 44	5,274 96	49,481 94	"	246 56	31,060 48	74 87	51,494 90	"	51,494 90		
Auvclais	444 55	845 65	4,743 "	5,700 20	"	"	5,700 20	"	"	"	"	"	"	"	"	" 60	473 35	3 80	477 45	54 58	723 90	"	778 48	45 06	904 71	417 27	4,037 04	"	72 45	2,064 82	"	7,765 62	"	7,765 62	
Moustier	484 20	4,475 65	7,972 75	9,632 60	"	3 40	9,636 "	45 50	37 56	53 06	"	"	"	"	"	27 62	337 66	3 50	344 46	27 87	4,944 74	20 "	4,989 31	57 33	5,549 58	4,458 42	6,765 03	"	475 35	9,270 85	36 45	49,023 98	"	49,023 98	
Floreffe	4,230 20	3,270 45	9,987 75	44,488 40	"	4 73	44,490 "	49 "	497 45	246 45	"	45 20	20 40	28 90	64 20	76 88	638 72	44 25	682 97	46 46	5,061 80	"	5,408 26	445 43	44,547 23	2,576 91	44,569 27	"	246 82	20,577 32	60 66	35,515 64	"	35,515 64	
Namur. { Station	39,217 20	61,582 35	78,687 "	479,486 55	2,573 40	4,273 44	486,333 39	692 "	9,624 68	10,316 68	883 70	452 67	496 70	863 60	4,512 97	4,482 34	43,558 08	2,428 44	45,986 52	42,208 58	50,644 56	2,536 98	65,390 42	4,469 74	33,272 52	85,067 90	419,810 46	"	2,687 21	203,874 01	690 02	405,093 41	"	405,093 41	
Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	59 48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	88 70	49,686 81	"	49,746 29	"	49,746 29
Soignies	3,894 05	40,473 40	20,474 70	34,844 85	4 45	47 "	34,863 "	256 5																											

(81)

N° XV

*Etat récapitulatif, PAR STATION, du mouvement général des transports,
pendant l'année 1852.*

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MAXIMUM.							AU POIDS TAILÉ.
NORD.	Bruxelles (Nord)	82,259	169,810	229,797	481,866	4,942	5,212	492,020	10,589	16,251	166	146	90	112	348	15,527
	Vitiorde	3,924	24,968	54,195	83,087	274	405	83,766	393	110	1	"	1	"	1	330
	Malines	19,297	68,543	111,946	198,886	2,462	1,416	202,764	3,463	2,005	9	155	94	318	567	1,991
	Duffel	995	8,329	17,870	27,185	197	147	27,529	360	169	"	"	"	"	"	51
	Contich	375	1,586	8,473	10,424	5	93	10,522	40	13	"	"	"	"	"	15
	Vieux-Dieu	357	2,730	13,180	17,067	"	27	17,094	"	"	"	"	"	"	"	"
	Anvers { Borgerhout . . .	37,748	79,973	92,310	209,851	3,548	1,686	215,085	4,560	7,983	31	99	76	647	822	8,531
	{ Escaut	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	862
	TOTAL	141,945	353,750	527,671	1,028,366	11,428	8,986	1,049,780	19,405	26,533	207	400	231	1,077	1,738	27,327
	OUEST.	Capelle	261	1,611	12,033	13,905	"	"	13,905	"	"	"	"	"	"	"
Londerzeel		338	1,420	7,392	9,150	"	15	9,165	"	"	"	"	"	"	"	"
Mahleren		142	646	3,578	4,366	"	8	4,374	12	5	"	43	55	6	104	14
Buggenhout		148	1,363	6,069	7,612	"	14	7,626	36	9	"	4	"	"	4	4
Termonde		2,468	13,476	32,401	48,345	1,789	254	50,388	807	318	1	17	12	75	104	725
Audeghem		752	5,258	9,411	15,421	850	29	16,330	356	174	"	2	2	1	5	121
Wichelen		101	1,100	5,852	7,053	"	"	7,053	"	"	"	"	"	"	"	1
Wetteren		929	4,208	23,305	28,442	10	53	28,505	181	95	"	10	16	21	47	383
Melle		402	2,929	10,085	13,415	"	1	13,417	"	"	"	"	"	"	"	1
Gand		21,446	71,197	138,813	231,496	3,848	2,987	238,321	4,077	4,854	37	139	84	354	568	5,635
Landeghem		266	1,202	6,423	7,891	"	37	7,928	"	"	"	"	"	"	"	"
Hansbeke		177	779	3,559	4,515	"	"	4,515	"	"	"	"	"	"	"	"
Aelre		461	3,105	11,742	15,304	14	67	15,389	112	69	"	39	16	23	80	316
Blomendaal		302	1,554	10,278	12,131	5	63	12,202	80	27	"	"	"	"	"	30
Oostmop		28	152	716	896	"	"	896	"	"	"	"	"	"	"	"
Bruges { Station		9,338	29,455	63,092	102,085	2,284	1,357	105,726	1,639	1,764	2	57	45	435	537	1,531
{ Bassin		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24
Jabbek		123	788	7,167	8,078	"	"	8,078	"	"	"	"	"	"	"	"
Piessensdaele		89	1,351	8,285	9,723	"	"	9,725	38	10	"	"	"	"	"	2
Ostende		11,999	29,792	33,203	74,994	699	176	75,869	1,315	4,766	24	10	3	10	23	2,765
Nazareth		122	428	3,969	4,519	"	"	4,519	"	"	"	"	"	"	"	"
Dejnze		735	7,970	25,291	33,996	779	109	34,884	452	251	1	43	8	26	77	222
Machein		6	66	286	358	"	"	358	"	"	"	"	"	"	"	"
Olstne		13	428	2,995	3,439	"	"	3,439	"	"	"	"	"	"	"	"
Wareghem		382	3,786	19,319	23,517	14	27	23,558	151	63	"	4	"	2	6	239
Baerlebeke		153	2,534	10,658	13,073	2	7	13,082	68	31	1	1	2	"	3	128
Courtray		4,658	22,601	55,418	82,677	1,180	476	84,333	2,019	1,318	1	60	39	152	242	1,520
Mouscron		1,450	12,254	40,612	54,316	12	428	54,756	1,079	540	1	9	8	12	29	1,017
Néchin		119	2,333	10,867	13,319	"	3	13,322	47	13	"	2	"	26	28	75
Templeuve		116	1,803	5,015	6,934	2	"	6,936	29	11	"	"	"	"	"	2
Tournay		7,630	26,173	64,503	98,306	1,607	754	100,667	2,515	1,694	9	63	18	30	111	1,336
Hainnes		12	384	2,373	2,769	"	"	2,769	"	"	"	"	"	"	"	"
Barry et Maulde		193	527	3,618	4,338	"	"	4,338	33	10	"	3	1	2	6	7
Leute		1,301	7,076	28,623	37,000	34	194	37,228	857	368	"	10	8	21	39	469
Ligne		520	1,121	6,488	8,139	4	"	8,143	72	36	"	48	5	"	53	51
Ath		1,660	9,091	38,152	48,903	736	63	49,702	873	478	4	10	4	4	18	780
Maffles		215	732	2,668	3,635	"	"	3,635	27	18	"	"	"	"	"	30
Chièvres et Attres		135	1,062	3,066	4,263	"	3	4,266	42	14	"	"	"	"	"	78
Brugelotte		1,567	3,782	11,463	16,812	3	299	17,075	222	211	4	1	"	7	8	160
Leus		175	1,617	5,359	7,151	1	23	7,175	68	26	"	"	"	"	"	84
TOTAL		71,142	277,476	733,668	1,082,286	13,903	7,408	1,103,597	17,231	17,173	85	566	317	1,209	2,092	17,750

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABBONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en Quintaux.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 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 DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			
96,952	22,488	8,664	31,152	5,803	12,721	8	18,532	742	5,098	10,116	15,956	»	»
3,359	783	353	1,136	323	141	»	464	42	479	346	867	»	»
15,041	3,063	1,792	5,755	734	3,006	31	3,771	346	4,476	1,685	6,507	»	»
2,089	431	59	490	102	234	»	336	34	206	222	462	»	»
534	138	46	184	9	6	»	15	12	46	5	63	»	»
248	79	24	103	1	14	»	15	»	4	»	4	»	»
51,471	15,470	11,611	27,081	3,366	21,297	297	24,960	1,212	48,275	10,581	60,068	»	»
»	»	»	»	1,619	11,515	50	13,214	285	8,694	4,108	13,087	»	»
169,694	43,352	22,549	65,901	11,987	48,934	386	61,307	2,673	67,278	27,013	97,011	»	»

365	106	66	172	5	110	»	115	12	250	451	713	»	»
375	104	25	129	3	66	»	69	11	83	100	194	»	»
361	115	147	262	48	33	»	81	6	177	481	664	»	»
438	128	47	175	31	19	»	50	24	134	280	438	»	»
6,583	1,813	549	2,362	1,041	5,023	19	6,083	57	1,516	511	2,084	»	»
2,690	667	110	777	461	491	»	932	39	276	77	392	»	»
464	165	51	217	10	9	»	19	2	1	»	3	»	»
2,269	624	369	993	144	784	»	924	33	149	490	672	»	»
1,042	272	25	297	8	3	»	11	»	»	110	110	»	»
39,075	10,795	8,456	19,251	3,041	15,533	104	18,678	393	4,017	3,475	7,915	»	»
317	82	29	111	4	60	»	84	11	94	»	103	»	»
110	23	1	24	1	48	»	49	»	55	13	68	»	»
1,351	353	298	651	85	522	»	607	18	338	146	502	»	»
361	77	39	116	9	278	»	287	4	100	130	324	»	»
7	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11,789	2,599	1,009	3,608	381	898	»	1,279	140	675	91	896	»	»
1	1	»	1	25	55	68	148	7	315	2,463	2,465	»	»
64	20	6	26	»	4	»	4	12	60	105	197	»	»
211	69	11	80	1	7	»	8	9	65	507	581	»	»
15,765	4,156	1,062	5,218	182	2,753	15	2,950	402	4,459	2,813	7,704	»	»
87	21	3	24	2	»	»	2	1	»	»	1	»	»
1,874	491	772	1,263	52	629	»	681	16	381	351	735	»	»
5	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
74	16	5	21	1	23	»	24	8	»	»	8	»	»
1,083	314	373	687	22	374	»	396	16	115	182	313	»	»
571	135	77	212	58	206	»	264	5	184	451	640	»	»
9,711	3,168	2,056	5,224	504	6,666	5	7,465	315	3,063	1,473	4,887	»	»
2,310	562	206	768	223	1,544	31	1,798	21	733	4,359	5,123	»	»
274	72	26	98	»	40	»	40	1	217	530	748	»	»
132	33	1	34	»	17	»	17	»	214	601	815	»	»
11,347	2,979	1,060	4,039	582	5,167	93	5,812	123	3,053	21,108	24,282	»	»
45	16	»	16	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»
125	22	5	27	1	64	»	65	»	25	146	171	»	»
6,324	1,520	298	1,818	355	1,813	79	2,247	33	1,989	3,989	6,011	»	»
404	114	113	227	20	116	18	154	»	27	116	143	»	»
5,160	1,262	286	1,548	505	2,211	47	2,763	22	590	3,498	4,110	»	»
234	59	8	67	4	129	296	429	1	753	1,883	2,637	»	»
408	92	43	135	15	58	»	73	1	51	2,975	3,027	»	»
965	269	94	363	4	551	4	599	»	102	749	850	»	»
476	112	11	123	16	27	4	47	2	84	779	865	»	»
125,247	33,430	17,737	51,167	7,934	46,551	783	55,268	1,745	24,510	55,153	81,411	»	»

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.					— Par colis							— Quint.
EST.	Haecht	316	2,081	8,788	12,085	58	»	12,143	»	»	»	»	»	»	»	»
	Wespelaar	261	635	1,173	2,069	»	»	2,069	»	»	»	»	»	»	»	»
	Louvain. { Station	14,490	45,046	50,246	110,382	1,610	878	112,870	2,788	1,663	3	58	53	104	215	2,023
	Louvain. { Bassin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	43
	Vertryck	378	2,375	4,638	7,291	»	»	7,291	27	6	»	»	»	»	»	89
	Tirlemont	4,525	20,315	29,584	54,424	541	465	55,430	1,294	905	2	73	79	299	451	1,584
	Esemael	59	224	1,290	1,573	»	»	1,573	»	»	»	»	»	»	»	21
	Landen	1,037	5,246	17,425	23,728	253	4	23,985	375	132	»	22	22	26	70	688
	Velm	37	411	2,263	2,711	»	»	2,711	»	»	»	»	»	»	»	1
	St-Trond	1,973	9,331	26,094	37,398	139	25	37,472	678	545	5	42	27	197	266	809
	Cortenbosch	148	560	3,737	4,445	»	»	4,445	»	»	»	»	»	»	»	»
	Alken	165	829	4,809	5,803	»	»	5,803	»	»	»	»	»	»	»	»
	Hasselt	1,631	6,125	19,809	27,565	2,624	87	30,276	480	508	2	54	48	203	305	750
	Gingelom	151	556	1,946	2,653	1	»	2,654	»	»	»	»	»	»	»	13
	Roux	49	422	1,921	2,392	»	3	2,395	»	»	»	»	»	»	»	»
	Waremmes	885	5,525	18,169	24,579	315	60	24,954	406	123	2	30	7	26	63	637
	Fexhe	135	2,552	11,152	16,839	3	2	16,844	56	21	»	2	1	»	3	104
	Ans	322	2,234	16,433	18,989	19	»	19,008	100	47	»	27	1	19	47	459
	Hautpré	706	5,704	20,133	26,543	308	45	26,896	314	119	»	20	23	2	45	321
	Liège { Station	23,452	49,811	88,464	161,727	2,860	1,191	165,778	4,138	6,162	40	56	27	95	178	5,341
	Liège { Meuse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	32
	Chênée	917	5,935	28,875	35,727	9	105	35,841	285	210	2	5	4	215	224	1,097
	Chaudfontaine	2,037	5,446	15,778	23,261	2	»	23,263	281	270	»	2	»	»	2	24
	Le Trooz	371	1,673	14,032	16,076	»	»	16,076	»	»	»	»	»	»	»	2
	Nessonvaux	241	2,002	13,813	16,056	2	10	16,068	79	21	»	»	»	»	»	21
	Pepinster	2,476	9,650	32,524	44,650	»	2,034	46,684	657	525	19	12	13	7	32	403
	Spa	1,837	2,557	2,967	7,361	»	»	7,361	204	913	»	»	»	»	»	»
	Ensival	191	736	6,407	7,354	5	»	7,359	54	19	»	»	»	»	»	70
	Verviers	10,676	26,653	85,521	122,850	67	309	123,226	3,154	2,908	12	22	14	299	245	1,995
	Dolhain	421	1,792	20,392	22,806	1	»	22,807	152	43	»	»	»	»	»	180
	Herbesthal	1,037	2,387	11,346	14,070	»	184	15,154	302	282	»	1	»	20	21	55
	TOTALS		70,945	220,433	562,839	854,217	8,817	5,402	868,436	16,114	15,514	87	426	313	1,422	2,107

MARCHANDISES.

GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.								TRANSPORT PAR ABONNEMENT.	
NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en Quintaux.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.				NOMBRE DE WAGGONS.	POIDS. — Tonneaux.
	DE 100 kilogr. et MOINS. — Quintaux.	AU-DESSUS de 100 kilogr. — Quintaux.		Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux.	DE STATION A STATION.		TOTAL. — Tonneaux.	Avec REMISE à DOMICILE. — Tonneaux.	DE STATION A STATION.		TOTAL. — Tonneaux.		
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. — Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris. — Tonneaux.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris. — Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris. — Tonneaux.			
638	179	18	197	7	48	"	55	4	387	489	880	"	"
133	32	5	37	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"
12,756	3,645	4,427	8,272	1,379	6,212	1	7,622	502	3,296	4,909	8,707	"	"
"	"	"	"	48	2,580	64	2,692	2	2,725	17,940	20,667	"	"
438	105	11	116	4	15	"	19	21	117	464	602	"	"
7,673	2,484	1,420	3,904	570	2,582	20	3,172	102	2,462	7,276	9,840	"	"
115	38	10	48	6	323	"	329	10	183	1,533	1,726	"	"
1,556	290	54	353	13	634	8	655	24	539	6,231	6,794	"	"
73	12	"	12	"	6	"	6	1	18	22	41	"	"
3,392	862	933	1,795	46	1,688	39	1,773	25	2,561	5,094	7,680	"	"
117	29	7	36	1	19	"	20	"	35	61	96	"	"
125	29	12	41	2	38	"	40	1	34	126	161	"	"
4,705	1,019	442	1,461	202	1,412	12	1,626	57	1,287	439	1,783	"	"
270	53	4	57	3	97	"	100	2	55	583	642	"	"
212	61	10	71	7	46	"	53	"	293	920	1,213	"	"
1,732	362	181	543	53	323	"	376	43	1,665	2,719	4,427	"	"
231	47	7	54	7	224	"	231	5	268	1,805	2,078	"	"
253	48	52	100	1	169	"	170	1	904	49,370	50,275	217	1,085
1,063	216	95	341	80	254	10	344	1	449	10,120	10,570	"	"
29,659	11,318	15,334	26,652	1,742	10,724	2,467	14,933	488	16,416	100,676	117,580	"	"
"	"	"	"	2	107	341	450	1	224	22,347	22,572	"	"
1,331	318	109	427	93	2,339	223	2,655	170	11,427	29,998	41,595	"	"
290	92	57	149	6	14	"	20	"	2	478	480	"	"
228	69	25	94	13	141	36	190	1	43	4,311	4,355	"	"
375	121	54	175	4	51	"	55	1	45	554	600	"	"
2,473	742	1,262	2,004	80	750	14	844	5	257	15,131	15,423	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1,291	436	116	552	73	46	"	119	1	4	164	169	"	"
13,425	5,581	3,234	8,815	1,063	3,513	6	4,537	40	1,116	3,548	4,704	"	"
748	215	39	254	135	119	"	254	"	259	3,878	4,137	"	"
244	47	220	267	25	72	88	185	"	962	30,791	31,756	"	"
85,626	28,689	28,138	56,827	5,670	34,577	3,329	43,576	1,508	48,063	321,982	371,553	217	1,085

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	3 ^e catégorie	TOTAL.		
		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.							AU POIDS
MIDI.	Bruxelles (Midi)	45,067	73,229	138,351	256,638	2,779	2,051	261,488	6,595	13,124	146	163	138	531	832	8,004
	Forest	24	709	3,215	3,948	"	"	3,948	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ruysbroeck	192	2,180	18,724	21,096	"	10	21,106	35	7	"	"	"	"	"	31
	Loth.	599	901	6,087	7,587	"	"	7,587	"	"	"	"	"	"	"	"
	Hal	3,366	16,350	56,177	75,893	"	344	76,237	962	297	"	8	1	3	12	403
	Lemberech	601	650	1,719	3,170	"	"	3,170	"	"	"	"	"	"	"	"
	Tubise	896	2,348	15,169	18,415	5	20	18,440	207	47	"	9	21	13	43	325
	Braine-le-Comte	1,772	12,312	30,614	44,698	28	99	44,825	454	283	"	14	2	7	23	933
	Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Écaussines	482	2,580	8,317	11,779	7	3	11,789	112	36	"	1	"	"	1	332
	Manage	3,146	11,339	51,973	66,478	37	367	66,882	748	467	1	8	6	16	30	1,616
	Gouy-lez-Piéton	46	350	3,292	3,688	"	5	3,693	"	"	"	"	"	"	"	1
	Pont-à-Celles	16	239	3,316	3,571	2	4	3,577	"	"	"	"	"	"	"	"
	Luttre	137	1,295	6,415	7,757	10	8	7,775	45	16	"	"	1	5	6	89
	Cosselies	770	4,304	19,980	25,054	20	58	25,132	358	158	"	4	4	18	26	914
	Roux	324	2,077	11,496	13,897	"	147	14,041	103	45	"	"	"	"	"	226
	Marchiennes	1,720	6,662	24,942	33,324	7	10	33,341	559	255	"	2	"	6	8	646
	Charleroy	4,405	19,527	64,053	87,985	1,113	365	89,463	1,606	922	7	12	6	14	32	1,799
	Châtelineau	1,717	9,471	44,770	55,958	10	26	55,994	666	197	4	4	"	2	6	1,294
	Fariennes	86	722	8,740	9,548	"	"	9,548	34	11	"	"	"	"	"	35
	Tatines	637	2,717	22,820	26,174	3	467	26,644	203	60	"	"	"	3	3	233
	Auvclais	62	739	8,759	9,580	"	"	9,580	"	"	"	"	"	"	"	1
	Moustier	197	1,019	12,606	13,822	"	2	13,824	31	11	"	"	"	"	"	49
	Floreffe	400	2,130	16,761	19,291	"	1	19,292	98	56	"	3	2	1	6	130
	Namur { Station	6,935	18,967	53,453	79,355	1,276	902	81,533	1,384	2,067	17	34	8	32	74	2,703
	Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	127
	Soignies	1,377	5,858	21,002	28,237	3	20	28,260	513	236	3	11	1	13	25	663
	Jurbise	424	2,040	22,521	24,985	3	17	25,005	147	41	1	7	1	16	24	44
	Mons	10,250	36,303	100,451	147,047	2,888	1,380	151,315	3,408	1,786	11	25	5	21	51	3,324
	Jemmapes	398	3,830	37,115	41,343	1	199	41,543	205	62	"	1	"	"	1	397
	St-Ghislain	843	4,663	40,785	46,291	5	152	46,448	688	136	"	1	"	1	5	992
	Boussu	405	2,605	15,553	18,604	6	78	18,688	183	43	"	"	"	"	"	460
	Thulin	260	2,095	13,529	15,883	7	31	15,921	203	45	"	"	"	1	1	270
	Quiévrain	2,181	9,521	30,102	41,804	10	270	42,084	1,740	960	16	3	4	2	9	1,275
TOTAL de la ligne du Midi .		89,797	260,273	692,850	1,242,920	8,220	7,036	1,258,175	21,257	21,368	206	310	203	705	1,218	26,716
Id. id. Est.		70,945	220,433	562,639	854,217	8,817	5,402	868,436	16,114	15,514	87	426	319	1,422	2,167	16,762
Id. id. Ouest.		71,142	277,476	733,668	1,082,286	13,903	7,408	1,103,597	17,234	17,173	85	566	317	1,209	2,092	17,750
Id. id. Nord.		144,945	355,750	527,671	1,028,366	11,428	8,986	1,048,780	19,405	26,533	207	400	261	1,077	1,738	27,327
TOTAL		376,829	1,113,932	2,717,028	4,207,789	42,368	28,832	4,276,989	74,010	80,588	585	1,702	1,100	4,413	7,215	88,555
Flandre occidentale. . . .		981	2,656	5,373	9,010	146	"	9,156	416	433	2	32	20	87	139	1,046
Mons à Manage		57	102	135	294	"	"	294	52	23	"	"	"	"	"	1,822
Franco-Belge (par Monsroon).		9,604	12,834	12,593	35,231	"	"	35,231	1,858	4,283	32	"	"	6	6	2,354
Belge-Rhénan.		22,782	14,280	15,421	52,483	"	32,852	85,335	1,442	12,631	139	"	"	40	40	11,162
Franco-Belge (par Quénain).		20,349	14,285	1,256	35,894	"	1,047	36,941	2,033	9,488	126	"	"	60	60	6,072
Anglo-Belge-Rhénan . . .		1,872	1,168	"	3,040	"	"	3,040	"	"	"	"	"	"	"	"
Entre-Sambre-et-Meuse .		464	816	983	2,268	"	"	2,268	145	151	"	"	"	"	"	"
Prusso-Belge (P. P.) . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,002
Charleroy à la frontière de France.		4	16	30	50	"	"	50	6	1	"	"	"	"	"	33
Anglo-Belge (P. P.) . . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Transit (P. P.)		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,951
TOTAL GÉNÉRAUX. . . .		433,142	1,160,093	2,751,824	4,346,059	42,514	62,731	4,451,304	79,962	107,598	884	1,734	1,120	4,606	7,460	121,997

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.		
					CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			
	Quintaux.	Quintaux.		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		Tonneaux.
32,387	9,212	7,529	16,732	1,182	16,137	142	17,461	151	2,990	8,364	11,505	"	"
25	5	"	5	2	16	"	18	"	4	"	4	"	"
317	86	12	78	24	623	"	647	"	103	32	135	"	"
282	96	10	106	8	69	"	77	"	38	86	122	"	"
2,390	544	103	647	165	1,410	"	1,605	6	550	1,528	2,085	"	"
230	76	22	98	69	357	"	426	"	180	591	771	"	"
1,763	483	357	840	238	1,414	82	1,734	78	1,441	7,071	8,590	"	"
1,789	354	41	395	376	1,079	"	1,440	41	786	1,121	1,948	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	940	948	"	"
1,026	193	45	238	19	253	"	272	2	1,787	25,692	27,461	"	"
2,891	530	79	629	89	809	5	903	34	3,512	7,603	11,319	"	"
204	51	5	56	"	37	"	37	2	124	292	418	"	"
125	28	"	28	4	33	"	37	2	85	37	124	"	"
645	130	7	137	4	74	"	78	2	325	411	768	"	"
2,694	528	60	588	486	850	"	1,336	253	6,166	19,021	25,440	"	"
986	203	31	231	42	215	"	257	49	603	32,771	33,423	"	"
2,642	495	356	851	100	3,382	117	3,899	210	9,937	16,659	26,638	"	"
7,306	1,570	727	2,297	288	4,548	185	5,021	99	8,210	34,587	42,896	"	"
4,001	923	76	999	69	1,683	173	1,925	53	2,210	17,677	19,940	"	"
425	76	6	82	23	116	"	139	"	150	610	769	"	"
708	122	3	125	13	1,172	"	1,185	2	3,481	1,728	5,211	"	"
251	61	3	64	4	112	"	116	1	247	33	281	"	"
442	129	2	131	3	280	8	291	7	1,123	371	1,501	"	"
772	175	27	202	6	645	"	651	49	2,177	582	2,808	"	"
15,077	3,507	1,031	4,538	911	5,438	248	6,597	172	5,273	16,751	22,196	"	"
"	"	"	"	"	622	"	622	"	853	6,440	7,293	"	"
2,372	554	64	618	365	929	411	1,705	16	3,208	17,313	20,567	"	"
287	47	2	49	47	40	"	87	10	173	3,345	3,528	"	"
16,629	4,312	1,625	5,937	513	2,962	357	3,832	15	2,843	2,485	5,343	"	"
1,429	265	39	304	67	757	8	832	3	180	65,073	65,256	"	"
1,845	403	30	433	113	1,512	78	1,763	7	580	77,651	78,246	"	"
1,027	201	68	269	118	1,383	"	1,501	20	239	7,979	8,238	"	"
461	105	1	106	50	676	17	743	18	127	6,346	6,491	"	"
4,322	1,120	377	1,497	39	1,056	"	1,105	3	463	7,468	7,934	"	"
109,767	26,584	12,729	39,313	5,437	50,780	2,131	58,348	1,335	60,160	378,919	440,414	"	"
85,626	28,689	28,139	56,827	5,670	34,517	2,329	43,576	1,508	48,063	321,982	371,553	217	1,085
125,247	33,430	17,737	51,167	7,931	46,551	783	55,268	1,745	24,510	55,156	81,411	"	"
169,694	43,352	22,549	65,901	11,967	48,934	386	61,307	2,673	67,378	27,063	97,014	"	"
490,334	132,055	81,153	213,208	31,028	180,842	6,629	218,499	7,281	200,011	783,120	990,392	217	1,085
6,103	1,593	672	2,265	636	2,142	157	2,935	56	874	1,386	2,316	"	"
3,280	588	104	692	551	3,570	925	5,055	207	3,890	183,353	187,450	"	"
"	1,911	"	1,911	"	1,438	"	1,428	"	5,293	171	5,464	"	"
"	8,544	"	8,544	"	7,679	73	7,752	"	6,234	14,623	20,857	"	"
"	18,538	"	18,538	"	7,028	"	7,028	"	3,751	19	3,770	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7,057	418	"	418	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
115	27	6	33	3	21	48	72	"	57	759	816	"	"
1,253	42	"	42	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12,177	403	"	403	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
520,289	164,119	81,935	246,054	32,218	202,719	7,832	242,769	7,524	220,110	983,431	1,211,065	217	1,085

État récapitulatif, PAR STATION, de la recette en général, pendant l'année 1852.

N° XVI.

LIGNE DE STATIONS.	VOYAGEURS.							BAGAGES.			CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCES.	MARCHANDISES.										TOTAL.	TÉLÉGRAPHES.	TOTAL GÉNÉRAL.						
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL.	TRANSPORT.			ÉQUIPAGES.	1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .		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.	MARCHANDISES ORDINAIRES.		PRODUITS FAVORISÉS.												
																				REMISE	TOTAL.	Avec REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION.			Avec REMISE A DOMICILE.					DE STATION A STATION.			
																							CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT CONTRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON CONTRIS.							CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT CONTRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON CONTRIS.		
LIGNE DU NORD.																																		
Bruxelles (Nord)	424,083	468,616	376,483	1,269,183	6,277	20,403	1,295,863	5,294	89,224	91,516	10,497	1,609	1,386	2,916	5,912	9,260	85,937	17,335	103,273	59,437	147,326	46	176,510	5,281	30,229	49,818	85,359	73	9,609	371,753	5,373	1,706,479	18,397	1,814,576
Vilvorde	4,679	49,237	40,273	94,189	498	103	94,687	498	337	533	30	6	6	6	6	483	2,781	638	3,419	2,497	967	3,465	214	4,143	1,465	2,522	96	81	61,700	96	61,700	8	61,708	
Malines	52,003	109,749	107,487	268,941	2,661	1,401	272,703	1,731	7,598	9,329	699	1,427	1,465	5,071	7,364	1,058	12,079	2,495	14,575	14,722	49,157	476	25,389	4,722	49,953	29,439	1,554	70,637	2,066	363,880	785	364,665		
Duffel	2,412	40,985	44,388	87,786	967	447	87,901	480	455	635	23	7	7	7	23	23	4,587	437	4,715	718	4,664	67	2,382	467	631	676	31	5,691	79	34,337	79	34,337		
Coutilch	758	4,610	5,403	10,523	3	61	10,526	20	31	51	7	7	7	7	24	7	413	22	70	484	45	402	52	483	45	459	250	84	8,480	30	8,480	3	8,483	
Vieux-Dieu	991	4,723	5,228	10,942	9	45	10,951	20	31	51	7	7	7	7	24	7	413	22	70	484	45	402	52	483	45	459	250	84	8,480	30	8,480	3	8,483	
Anvers (Norygerhout)	170,515	217,044	146,497	533,757	5,350	3,896	543,004	2,280	35,624	37,904	1,718	1,405	1,502	20,043	22,654	5,331	57,992	21,594	79,586	40,533	236,022	704	4,077	280,632	9,381	450,006	83,781	516,269	2,446	1,525,857	34,875	1,560,733		
Id. (Escaut)	170,515	217,044	146,497	533,757	5,350	3,896	543,004	2,280	35,624	37,904	1,718	1,405	1,502	20,043	22,654	5,331	57,992	21,594	79,586	40,533	236,022	704	4,077	280,632	9,381	450,006	83,781	516,269	2,446	1,525,857	34,875	1,560,733		
TOTAUX	655,448	828,966	681,824	2,465,939	14,748	25,783	2,506,410	9,702	133,268	142,970	12,916	3,842	4,061	28,031	35,935	16,400	164,006	42,312	203,319	130,483	519,354	5,004	654,843	49,781	576,477	179,057	775,316	19,639	1,653,418	40,093	1,693,511	54,058	1,747,569	
LIGNE DE L'OUEST.																																		
Cappelle	616	2,359	9,397	12,373	5	5	12,373	5	5	10	5	5	5	5	288	95	384	40	55	861	917	81	903	4,014	2,000	74	3,767	24	45,719	24	45,719	24	45,719	
Londerzeel	831	2,242	5,708	8,782	4	4	8,782	4	4	8	4	4	4	4	290	33	324	31	31	262	293	44	307	4,000	571	4	52	92	40,029	24	40,029	24	40,029	
Malderen	432	4,174	3,457	12,063	4	4	12,063	4	4	8	4	4	4	4	305	218	527	203	431	424	424	32	486	4,066	1,596	51	77	2,600	38	8,479	38	8,479		
Buggenhout	405	4,967	4,347	13,719	4	4	13,719	4	4	8	4	4	4	4	345	430	475	491	501	96	288	419	31	481	4,461	560	4	58	4,984	40	8,791	40	8,791	
Termonde	7,652	28,465	37,580	73,397	253	75,999	73,397	403	832	1,235	27	435	477	1,215	395	5,618	4,072	6,691	41,364	55,631	67,231	236	41,568	2,387	41,568	14,301	4,012	89,327	308	168,752	91	169,437		
Audghem	2,624	4,422	4,416	11,462	9	9	11,462	9	9	18	9	9	9	9	237	213	250	5,321	4,859	40,480	256	2,307	231	2,307	2,705	397	37	45,923	40	43,410	40	43,410		
Wichelen	209	4,255	4,020	8,530	5	5	8,530	5	5	10	5	5	5	5	384	71	455	68	68	429	9	9	4	4	4	4	4	4	612	70	6,008	70	6,008	
Wetteren	2,425	5,845	47,008	55,278	43	81	55,319	90	214	334	405	224	357	887	201	4,898	573	2,474	4,450	5,771	6,924	468	728	4,481	2,078	231	47	41,701	61	38,966	61	38,966		
Melle	853	3,490	4,506	8,841	4	4	8,841	4	4	8	4	4	4	4	55	905	51	957	76	35	412	4	32	383	386	10	43	1,466	30	4,320	30	4,320		
Gand	103,216	200,996	215,996	519,908	5,519	5,519	519,908	2,038	20,662	22,400	2,079	1,416	1,344	8,493	2,829	37,694	52,985	33,719	418,825	4,295	453,842	3,097	25,497	16,724	35,020	6,780	258,620	3,008	830,892	91	3,956	834,819		
Landeghem	483	4,446	4,818	9,752	31	31	9,752	31	31	62	31	31	31	31	247	49	297	26	487	513	87	476	4	563	29	40	30	4,404	29	4,404	29	4,404		
Hansbeke	401	709	2,276	3,386	3	3	3,386	3	3	6	3	3	3	3	88	3	88	3	6	447	4	4	4	4	4	4	4	4	695	62	4,472	62	4,472	
Aelre	1,437	5,022	10,037	15,496	8	8	15,496	8	8	16	8	8	8	8	488	1,490	447	1,637	1,099	4,896	91	4,724	425	4,724	2,244	216	62	8,993	430	27,937	430	27,937		
Bloemendaal	881	4,709	7,469	12,959	9	9	12,959	9	9	18	9	9	9	9	47	280	62	312	81	4,500	22	4	4	4	4	4	4	4	2,853	63	4,853	63	4,853	
Oostcamp	24	95	479	598	5	5	598	5	5	10	5	5	5	5	6	20	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
Bruges	43,147	75,036	73,930	192,113	4,614	5,878	192,113	810	6,820	7,640	66	450	510	9,882	897	10,431	4,808	11,940	4,445	7,600	42,406	4,261	3,661	442	5,371	689	23	30,408	4,742	252,937	94	803	253,741	
Jabbeke	201	638	3,324	4,163	5	5	4,163	5	5	10	5	5	5	5	42	4	4	4	4	4	4	4	4	4										

LIGNE DU MIDI.

SERVICES.

Pepinster	10,406 65	11,063 20	16,657 45	38,427 30	"	5,588 44	43,715 74	316 "	2,355 50	2,674 50	4,357 50	180 70	252 50	427 90	561 40	225 93	2,426 43	2,475 79	4,901 92	1,006 22	8,601 77	27 50	9,635 49	26 89	1,405 72	36,602 71	38,035 32	"	438 68	53,011 44	487 60	401,730 78	"	401,730 78
Spa	8,720 55	7,054 95	3,591 80	19,367 30	"	"	19,367 30	402 "	3,527 43	3,629 43	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,006 22	"	"	"	"	1,405 72	36,602 71	38,035 32	"	438 68	53,011 44	487 60	401,730 78	"	401,730 78
Ensisal	484 30	918 35	4,413 40	5,515 75	4 27	"	5,520 02	27 "	58 86	86 86	"	"	"	"	"	37 70	4,566 25	304 45	4,873 70	984 51	328 97	"	4,313 48	8 53	49 30	222 31	250 44	"	88 65	3,525 97	461 45	9,331 70	"	9,331 70
Verviers	38,458 80	61,628 25	69,524 85	169,311 90	71 60	3,744 07	173,427 57	1,261 25	7,984 76	9,246 04	403 "	309 70	315 60	7,428 40	8,083 70	1,302 16	19,955 04	6,494 12	26,449 16	16,232 52	37,265 25	7 70	53,505 47	440 32	8,444 18	8,405 78	17,290 28	"	1,738 62	98,983 53	1,967 22	293,440 49	1,557 50	294,697 69
Dollain	1,420 40	1,830 60	8,304 25	11,261 25	" 65	"	11,261 25	71 75	111 53	183 28	"	"	"	"	405 40	819 49	96 75	915 94	4,801 41	845 70	"	2,617 41	7 82	673 24	11,889 87	12,570 90	"	181 83	16,315 78	15 02	27,881 38	"	27,881 38	
Herbesthal	3,365 10	4,415 05	9,299 75	17,079 90	"	656 "	17,735 90	496 "	597 57	793 57	"	10 20	"	428 60	438 80	29 40	189 45	398 22	587 67	248 75	578 63	394 77	4,219 17	"	8,699 32	100,015 49	108,714 81	"	205 64	110,727 29	" 25	429,724 91	"	429,724 91
TOTAUX	284,666 50	469,437 55	532,364 40	1,286,168 45	17,307 10	18,495 66	1,321,970 91	7,681 "	56,452 85	64,133 85	4,780 20	4,381 30	5,093 40	37,426 "	46,900 70	9,589 87	91,666 71	46,686 25	138,352 96	66,733 23	295,585 22	20,281 45	382,599 60	11,947 44	304,014 01	1,123,594 77	1,439,556 22	4,784 50	20,542 40	1,985,805 38	8,401 87	3,441,282 78	4,460 40	3,445,743 48
Bruxelles (Midi)	244,060 95	236,739 60	203,727 90	684,528 45	3,893 37	8,477 66	696,899 48	3,297 50	61,653 64	64,951 44	7,591 80	4,583 10	1,944 90	12,581 40	46,409 40	3,637 62	29,701 66	15,566 54	45,268 20	12,298 84	127,072 16	584 08	139,955 08	4,444 99	13,933 56	35,759 84	50,835 39	"	5,878 54	244,937 21	4,819 03	1,032,945 38	952 50	1,033,897 88
Forest	24 40	238 "	776 75	1,039 45	"	"	1,039 45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	45 74	"	45 74	17 53	70 29	"	87 82	" 33	49 42	"	49 45	"	6 60	429 58	"	4,168 73	"	4,168 73
Ruyshbroeck	273 70	1,098 95	6,262 80	7,635 45	"	5 66	7,641 11	17 50	12 63	30 43	"	"	"	"	"	8 98	220 78	18 18	244 96	201 69	5,778 99	"	5,980 68	4 65	485 72	59 73	517 40	"	131 40	6,904 44	433 44	14,717 80	"	14,717 80
Loth	493 60	541 35	2,233 35	3,268 30	"	"	3,268 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	236 63	14 30	250 93	80 65	469 48	"	550 43	4 04	401 92	213 67	316 60	"	37 85	1,455 51	"	4,423 81	"	4,423 81
Hal	4,712 60	16,200 40	36,219 10	57,131 80	"	186 73	57,318 53	484 "	420 05	901 05	"	67 80	7 20	30 40	105 40	202 93	1,690 56	425 91	4,816 47	1,296 19	8,979 26	"	10,275 45	31 32	2,100 44	4,505 84	6,637 60	"	491 77	19,221 29	269 86	78,019 06	"	78,019 06
Lembecq	798 70	784 75	1,012 90	2,596 35	"	"	2,596 35	"	"	"	"	"	"	"	"	"	175 61	26 90	202 51	702 29	2,006 92	"	2,006 92	3 "	907 99	1,357 43	2,268 42	"	63 93	5,244 07	"	7,840 42	"	7,840 42
Tulise	1,458 70	3,074 50	11,600 75	16,433 95	2 80	14 30	16,451 05	403 50	72 80	476 30	"	66 90	232 60	200 70	500 20	147 45	4,303 66	545 02	4,848 68	2,167 "	7,278 13	245 49	9,690 62	460 20	5,894 48	30,882 89	37,237 57	"	506 42	49,283 29	446 45	66,404 74	"	66,404 74
Braine-le-Comte	5,204 45	22,510 90	31,563 05	59,275 10	27 95	114 24	59,417 29	227 "	776 04	1,003 04	"	120 20	30 05	97 "	247 25	461 "	4,273 97	60 85	4,334 82	2,530 51	5,729 81	"	8,260 32	286 43	2,627 58	3,239 08	6,153 09	"	732 22	16,480 45	104 77	77,743 80	433 "	77,846 80
Hennuyères	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	25 20	3,503 20	3,528 40	"	5 20	3,533 60	"	3,533 60	"	3,533 60
Écaussines	4,349 45	4,412 45	7,007 90	12,469 80	6 65	9 50	12,485 95	56 "	82 51	438 51	"	7 30	"	7 30	168 74	721 76	77 75	799 51	438 04	4,486 33	"	4,324 37	12 31	7,259 57	93,711 78	100,983 66	"	660 50	103,768 04	658 69	117,227 23	"	117,227 23	
Manage	10,697 65	23,983 "	38,134 40	72,815 05	35 49	697 73	73,548 27	374 "	1,314 25	1,688 25	21 10	71 60	85 50	276 "	433 10	536 01	2,055 26	121 60	2,476 86	714 44	5,734 76	42 50	6,461 70	225 80	19,673 02	31,474 98	51,373 80	"	614 46	60,653 82	210 54	137,091 09	10 "	137,401 09
Gouy-lez-Picton	132 50	529 65	2,606 "	3,268 45	"	5 75	3,273 90	"	"	"	"	"	"	"	"	"	463 20	43 80	477 "	41 36	238 33	"	249 69	16 40	484 44	693 50	1,494 31	"	39 71	1,660 71	"	4,935 26	"	4,935 26
Pont-à-Celles	33 40	264 35	2,411 95	2,409 70	2 20	4 40	2,416 30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	94 43	51 58	174 50	"	236 08	16 08	231 37	93 98	344 43	"	34 43	699 37	"	3,115 67	"	3,115 67
Luttre	519 60	2,255 80	5,612 90	8,388 30	12 25	10 43	8,410 68	22 50	55 72	78 22	"	"	14 40	79 50	93 90	47 40	500 17	20 55	520 72	45 35	581 37	"	626 74	15 26	974 11	4,394 82	2,384 49	"	53 44	3,584 77	58 "	12,272 97	"	12,272 97
Gosselies	2,934 30	8,969 40	22,912 30	34,846 "	27 25	145 74	35,018 99	464 "	494 75	658 75	"	31 90	51 35	313 94	397 19	497 20	2,055 81	103 48	2,458 99	5,612 84	7,293 47	"	12,906 31	1,770 46	41,920 43	66,443 83	110,104 42	"	1,098 45	126,268 47	58 73	162,899 08	"	162,899 08
Roux	1,213 "	3,972 70	9,230 "	14,415 70	"	254 08	14,669 78	51 50	465 24	216 74	"	"	"	"	"	"	144 53	772 77	74 90	847 67	450 71	"	4,631 55	403 79	4,457 51	99,373 32	103,934 62	"	439 55	106,853 39	436 "	121,990 44	"	121,990 44
Marchiennes	6,472 45	12,795 55	20,071 50	39,339 50	8 75	16 95	39,365 20	279 50	889 98	1,169 48	"	27 60	"	142 "	169 60	328 76	2,009 56	618 60	2,658 16	4,124 01	31,406 37	2,837 64	4,845 01	53,955 49	67,990 28	123,700 78	"	4,500 92	162,927 88	454 33	204,445 25	"	204,445 25	
Charleroy	17,498 50	36,668 75	61,321 60	115,488 85	1,729 84	525 78	117,444 47	803 "	2,901 46	3,704 46	207 70	127 60	89 65	315 90	533 45	930 40	5,957 49	4,610 41	7,567 90	3,213 34	35,022 95	4,479 84	39,716 43	726 36	44,365 28	165,938 38	211,030 02	"	5,798 17	264,112 22	6,596 52	393,528 62	"	393,528 62
Châtelineau	5,720 05	11,431 "	28,883 95	46,035 "	14 65	19 75	46,069 40	332 50	518 08	850 58	156 40	43 60	"	49 40	93 "	753 06	3,225 88	414 06	3,336 94	644 60	10,987 62	1,435 11	13,067 33	604 20	9,937 87	68,084 48	78,626 53	"	971 79	96,002 61	847 75	144,772 80	"	144,772 80
Farciennes	250 45	761 85	4,154 70	5,466 70	"	"	5,466 70	17 "	40 36	57 36	"	"	"	"	"	47 85	320 38	43 05	333 88	237 70	1,057 86	4 66	1,011 94	4 66	1,011 94	4,461 79	2,978 39	"	76 84	4,446 97	84 "	9,772 88	"	9,772 88
Tamirés	1,859 75	3,727 90	13,785 45	19,373 40	4 65	513 48	19,891 23	404 50	168 43	269 93	"	"	"	63 80	63 80	434 89	494 94	3 "	497 94	86 72	10,747 02	"	10,833 74	15 57	14,494 41	5,274 96	19,481 94	"	216 56	31,060 18	74 87	51,494 90	"	51,494 90
Auvelais	444 55	815 65	4,743 "	5,700 20	"	"	5,700 20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	173 35	3 80	477 15	54 58	723 90	"	778 48	15 06	904 71	417 27	1,037 04	"	72 45	2,064 82	"	7,765 62	"	7,765 62
Moustier	484 20	1,475 65	7,972 75	9,632 60	"	3 40	9,636 "	15 50	37 56	53 06	"	"	"	"	"	"	337 66	3 50	344 16	27 57	4,941 74	20 "	4,989 31	57 33	5,649 58	4,458 12	6,765 03	"	175 35	9,270 88	36 45	19,023 98	"	19,023 98
Floreffe	1,230 20	3,270 45	9,987 75	14,488 40	"	1 73	14,490 "	49 "	497 45	246 45	"	15 20	20 40	28 90	64 20	76 88	638 72	44 25	682 97	46 46	5,061 80	"	5,408 26	445 43	11,547 23	2,576 91	14,569 27	"	216 82	20,577 32	60 66	35,515 64	"	35,515 64
Namur	39,217 20	61,582 35	78,687 "	179,486 55	2,573 40	4,273 44	186,333 39	692 "	9,624 68	10,316 68	883 70	452 67	196 70	863 60	1,512 97	4,432 34	13,558 08	2,428 44	15,986 52	12,208 58	50,644 56	2,536 98	65,390 42	1,469 74	33,272 52	85,067 90	119,810 16	"	2,687 21	203,874 01	690 02	405,093 11	"	405,093 11
Station Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soignies	3,894 05	40,473 40	20,474 70	34,841 85	4 45	17 "	34,863 "	256 50	556 94	813 44	87 30	84 "	44 50	194 50	293 "	337 11	4,758 67																	

EXERCICES.		NATURE DES RECETTES.	RECETTES MENSUELLES												MONTANT 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.
			1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
1833	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1836	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1837	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1838	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1839	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1840	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1841	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1842	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1843	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1844	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1845	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1846	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1847	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1848	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1849	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1850	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1851	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	
1852	Voyageurs		10,388 10	20,103 63	22,003 03	28,847 83	21,388 03	56,200 40	49,109 43	44,097 13	43,371 43	52,638 *	20,973 23	18,900 03	208,907 50	268,997 50	208,907 50	"	"	"	"	

N° XVIII.

*Etat détaillé, PAR MOIS, des recettes figurant comme produits extraordinaires
dans les comptes-rendus de l'exercice 1852.*

MOIS.	TRANSPORTS de la maille des Indes.	FRAIS de magasinage et de dépôt.	PRODUITS des voies d'évitement.	BRIS de glaces.	USAGE des voies, bâtiments, matériel et personnel.	SURTAXES NON REMBOURSÉES.
1852. JANVIER	»	670 49	467 64	»	9,740 92	48 06
FÉVRIER	»	475 38	548 69	» 75	9,093 61	54 80
MARS	»	450 04	253 20	»	8,944 39	36 98
AVRIL	»	385 78	257 30	»	9,976 40	24 56
MAI	»	452 66	294 65	»	14,490 54	419 24
JUIN	»	234 43	274 75	»	40,696 53	408 24
JUILLET	»	506 43	232 90	»	7,679 52	83 54
AOUT	»	383 54	773 94	»	40,300 52	47 40
SEPTEMBRE	»	585 63	826 30	»	40,049 54	65 20
OCTOBRE	»	899 99	744 38	»	41,061 24	25 34
NOVEMBRE	»	687 66	204 40	»	43,948 86	60 37
DÉCEMBRE	400 »	555 70	4,723 32	»	42,657 35	433 45
TOTAUX	400 »	6,286 79	6,592 08	» 75	428,606 06	773 82
A déduire la part due à la société concessionnaire des chemins de fer de Landou à Hasselt et de Jurbise à Tournay.						
JANVIER	»	»	»	»	4 36	» 28
FÉVRIER	»	»	»	»	»	»
MARS	»	»	»	»	»	» 32
AVRIL	»	»	»	»	»	» 01
MAI	»	»	»	»	»	»
JUIN	»	»	»	»	»	» 04
JUILLET	»	»	»	»	»	» 50
AOUT	»	»	»	»	»	» 43
SEPTEMBRE	»	»	»	»	»	» 78
OCTOBRE	»	»	»	»	»	4 57
NOVEMBRE	»	»	»	»	4 23	»
DÉCEMBRE	»	»	»	»	»	» 65
TOTAUX	»	»	»	»	2 64	4 27
Part due à la Société de la Flandre occidentale.	»	»	»	»	2,442 »	»
TOTAL de la part due aux Sociétés précitées.	»	»	»	»	2,444 61	4 27
RESTE TOTAUX	400 »	6,286 79	6,592 08	» 75	426,491 45	769 55

CARTES DE CIRCULATION.	TARIFS	PRIMES NON RENDUES.	CONVOIS SPECIAUX	TOTAL GÉNÉRAL.	A DÉDUIRE POUR INDUITS RENDUS après clôture des comptes	RESTE TOTAL	Observations.
8,530 "	49 25	"	"	19,446 06	67 35	19,378 74	
2,630 "	22 25	"	"	42,825 48	"	42,825 48	
1,443 "	40 "	"	"	14,436 58	237 25	10,899 33	
760 "	42 "	2,880 40	"	44,292 84	36 "	44,256 84	
653 "	12 25	"	448 "	46,469 22	461 46	46,007 76	
420 "	22 25	"	4,708 33	43,464 25	38 86	43,423 39	
250 "	48 75	"	950 "	9,720 84	72 09	9,648 75	
210 "	45 75	"	913 83	12,644 95	546 83	12,128 42	
130 "	43 25	"	683 "	12,354 89	293 99	12,068 90	
35 "	35 75	"	344 "	43,445 64	425 23	43,020 41	
45 "	27 75	"	"	11,940 74	106 93	11,833 81	
12 50	44 25	"	"	45,496 27	361 37	45,134 90	
15,092 50	253 50	2,880 40	4,749 46	465,334 76	2,019 36	463,315 40	
495 40	"	"	"	497 04	20 40	476 64	
57 50	"	"	"	57 50	50 "	7 50	
50 "	"	"	"	50 32	50 "	" 32	
40 "	"	227 29	"	237 30	477 90	59 40	
7 50	"	"	"	7 50	"	7 50	
"	"	"	272 "	272 01	"	272 01	
"	"	"	447 50	118 "	"	118 "	
2 50	"	"	497 "	499 65	38 20	461 45	
2 50	"	"	"	3 28	"	3 28	
"	"	"	86 "	87 57	"	87 57	
"	"	"	"	4 25	"	4 25	
"	"	"	"	" 65	"	" 65	
625 40	"	227 29	672 50	4,532 07	336 50	4,196 57	
"	"	"	"	2,442 "	"	2,442 "	
625 40	"	227 29	672 50	3,644 07	336 50	3,307 57	Pour transport de voyageurs venus de France pour Bruges et qui ont transité par le chemin de fer de la Flandre occidentale
44,467 40	253 50	2,632 84	4,076 66	461,690 69	4,682 86	460,007 83	

N° XIX.

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 1853.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION A LA DATE du 1 ^{er} janvier 1853.	PRIX DE VENTE OU DE RÉTROCESSION PENDANT L'ANNÉE 1852.	TOTAL AU 1 ^{er} JANVIER 1853.
ANVERS	74,246 85	"	74,246 85
BRABANT	502,947 80	26 28	502,984 08
FLANDRE OCCIDENTALE	60,982 42	146 74	61,129 16
FLANDRE ORIENTALE	179,860 14	"	179,860 14
HAINAUT	242,300 83	296 60	242,597 43
LIÈGE	286,279 99	1,922 16	288,202 15
LIMBOURG	22,418 88	"	22,418 88
LUXEMBOURG	"	"	"
NAMUR	13,221 23	380 "	13,601 23
TOTAUX	1,382,258 14	2,781 78	1,385,039 92

N° XX.

Tableau présentant les réductions de prix accordées en faveur des transports effectués en 1852 pour des services publics.

INDICATION DES TRANSPORTS.			QUANTITÉS.	SOMMES DUES AUX PRIX DES TARIFS.	SOMMES PAYÉES.	MONTANT DE LA REMISE ACCORDÉE.
Administration des postes.	Dépêches.....	Nombre. ...	190,502	114,209 40	"	114,209 40
	Bureaux ambulants...	Voit.-lieues.	245,524	567,286 "	"	567,286 "
Département de la Guerre.	Militaires.....	Nombre....	18,701	78,174 55	"	78,174 55
	Id.	Id.	42,568	154,695 66	67,547 85	67,547 85
	Farines pour la boulangerie militaire.....	Tonneaux ..	1,254	7,275 66	5,637 85	5,637 85
	Bagages de militaires..	Id.	512	5,765 86	"	5,765 86
	Chevaux de cavalerie..	Nombre. ...	2,543	26,849 50	"	26,849 50
Justice.....	Détenus.....	Id.	12,485	90,537 08	45,278 54	45,278 54
Finances.....	Douaniers.....	Id.	51,481	41,160 25	"	41,160 25
Intérieur.....	Objets p ^r l'exposition.	Tonneaux ..	256	1,097 02	548 51	548 51
	Id. id. id.		212	2,422 28	"	2,422 28
Divers.....			1,712	9,996 14	4,998 07	4,998 07
TOTAUX.....				877,489 20	121,810 78	755,678 42

N° XXI.

Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouverts par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1882.

DÉSIGNATION DES PRODUITS.	MONTANT.
Produit des ventes d'objets hors d'usage	5,749 35
Produit des ventes d'objets trouvés et non réclamés	6,625 47
Produit des herbages et de la location de terrains non utilisés.	19,325 77
Produit du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane.	5,376 05
Produit de la location des buffets-restaurants.	27,021 87
Produit de la location des vidanges.	612 50
Produit des ventes d'arbres, de bois et d'osiers croissant sur les dépendances du chemin de fer.	3,954 55
TOTAUX. fr.	68,665 56

N° XXII.

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

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

SOMMES NOMINALES.

Emprunt de fr. 30,000,000	» à 4 p. % , créé avec jouissance du 1 ^{er} juillet 1836, ayant produit net			
Id. 50,850,800	» à 3 p. % ,	id.	1 ^{er} août 1838,	id.
Id. 86,940,000	» à 5 p. % ,	id.	1 ^{er} mai 1840,	id.
Id. 28,621,718 40	à 5 p. % ,	id.	1 ^{er} nov. 1842,	id.
Id. 37,513,940	» à 5 p. % , de 1848,	id.	à partir de diverses époques,	id.
Id. 26,000,000	» à 5 p. % , créé avec jouissance du 1 ^{er} nov. 1851,			id.
259,926,458 40				

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL
				RELATIF à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.
TOTAUX pour les exercices 1830 et antérieurs..... fr.						
Exercice 1851.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1851	921,580 »	578,620 »	575 74	585 83	1,501,157 37
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1850 au 31 juill. 1851	1,171,200 »	862,852 »	8,654 65	11,985 22	2,054,649 87
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1850 au 31 oct. 1851	4,078,878 20	1,157,521 80	9,456 04	44,605 57	5,270,459 61
Id. de 1842	Id. id.	1,569,259 72	548,045 58	5,651 96	14,863 03	1,755,818 11
Id. de 1848	Id. id.	1,875,697 »	»	»	186 95	1,875,883 95
Exercice 1852.						
Emprunt de 1836	Du 1 ^{er} janvier au 31 déc. 1852	894,100 »	605,900 »	600 »	795 06	1,501,395 06
Id. de 1838	Du 1 ^{er} août 1851 au 31 juill. 1852	1,129,580 »	904,652 »	9,296 52	11,830 80	2,055,159 32
Id. de 1840	Du 1 ^{er} nov. 1851 au 31 oct. 1852	4,026,527 40	1,190,072 60	8,456 »	55,000 »	5,279,856 »
Id. de 1842	Id. id.	1,555,709 76	565,395 54	5,757 87	20,000 »	1,741,040 97
Id. de 1848	Id. id.	1,875,997 »	576,859 40	574 80	63,434 75	2,314,645 95
Id. de 1851	Id. id.	1,500,000 »	150,000 »	128 »	205,000 »	1,635,128 »
						TOTAL...

(a) Les dépenses des emprunts pour les exercices antérieurs, de 1857 à 1850, ont été publiées chaque année dans les comptes-rendus depuis 1845 jusqu'en 1851 inclusivement.

(b) Y compris une somme de fr. 193,619-85 tenue en réserve.

(c) Id. 165,754-49 id.

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

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

SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES NOMINALES.	
fr. 27,264,163 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.	72,637,946 78	
29,250,000 »	id.	24,000,000 »	id.	23,484,486 89	
37,513,940 »	id.	18,978,571 38	id.	18,978,571 38	
26,000,000 »	id.	1,500,000 »	id.	1,500,000 »	
237,906,137 44		170,742,633 12		190,368,426 96	

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) 120,785,500 58	Exercice 1851.					Report...	102,792,686 87
	Emprunt de 1836	825,734 23	518,567 71	314 10	525 24	1,543,559 57	
	Id. de 1838	1,036,274 11	778,163 22	7,787 57	10,807 55	1,835,054 05	
	Id. de 1840	5,433,757 23	965,759 59	7,994 46	57,789 56	4,465,260 64	10,056,938 19
	Id. de 1842	1,125,493 16	285,374 06	2,996 47	12,193 52	1,424,261 01	
	Id. de 1848	948,928 37	»	»	94 37	949,023 14	
	Exercice 1852.						
	Emprunt de 1836	801,503 49	545,016 44	537 73	712 33	1,345,572 21	
	Id. de 1838	1,018,537 76	813,881 36	8,584 29	10,669 88	1,853,493 49	
	Id. de 1840	5,411,214 74	1,008,262 07	7,164 16	46,597 50	4,473,238 47	10,366,180 91
(c) 14,527,225 30	Id. de 1842	1,110,756 21	298,553 »	3,066 97	16,410 26	1,428,546 44	
	Id. de 1848	948,068 35	190,643 75	189 62	32,092 09	1,170,995 99	
	Id. de 1851	75,000 »	7,500 »	7 38	11,826 93	94,334 31	
						TOTAL...	123,195,805 97
147,748,474 77							

N° XXIII.

Situation des six 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 1853, pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1^{er} août 1852, pour l'emprunt à 5 p. %, et à celle du 1^{er} novembre 1852, 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 "	8,438,463 42	21,861,536 58	26,886,438 74	7,293,809 93	19,592,628 81
3 %	50,830,800 "	14,066,606 05	36,784,193 95	45,860,983 47	12,686,297 63	33,174,685 54
5 %	86,940,000 "	(a) 7,208,368 56	79,731,631 44	73,657,946 78	(b) 6,407,127 07	67,550,819 71
5 %	28,621,718 40	(c) 1,859,716 22	26,762,002 18	23,484,486 89	(d) 4,525,920 "	21,958,566 89
5 %	37,513,940 "	375,450 79	37,138,789 21	48,978,571 38	489,791 48	18,788,779 90
5 %	26,000,000 "	128,000 "	25,872,000 "	4,500,000 "	7,384 62	1,492,615 38
Totaux.	259,926,458 40	31,776,305 04	228,150,153 36	190,368,426 96	27,810,330 73	162,558,096 23

(a) Le fonds d'amortissement de l'emprunt de 86,940,000 fr. s'élevait, à l'échéance du 1^{er} novembre 1852, à fr. 44,569,953-40, dont fr. 6,929,554-82 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 7,208,368-56, mentionné ci-dessus, et fr. 4,640,400-58 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 24 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 1852, à fr. 9,802,382-78 dont fr. 5,870,908-44 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 6,107,127-07, mentionné ci-dessus, et fr. 3,934,474-34 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 1852, à fr. 3,092,444-76 dont fr. 4,748,769-07 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 4,859,716-22, mentionné ci-dessus, et fr. 4,343,375-69 ont été tenus en réserve, aux termes de l'art. 8, § 4, de la loi du 24 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 1852, à fr. 2,537,444-42 dont fr. 4,434,887-45 ont été employés au rachat du capital nominal de fr. 4,525,920-00, 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.

TABLE DES MATIÈRES.

INTRODUCTION	üj
------------------------	----

CHAPITRE PREMIER.

CONSTRUCTION.

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

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1. Dépenses	4
Billes et rails	7
Charbon et coke.	9
Matériel des transports.	10
Approvisionnements	13
§ 2. Tarifs. — Marchandises.	14
Voyageurs.	ib.
§ 3. Transports et recettes.	15
Voyageurs	16
Bagages	18
Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	21
Marchandises transportées à grande vitesse.	ib.
Marchandises transportées à petite vitesse.	ib.
Fonds et valeurs	24
Équipages	ib.
Chevaux et bestiaux	25
Services des voyageurs et des marchandises réunis.	26
Services internationaux et mixtes	27
§ 4. Télégraphes	32

CHAPITRE TROISIÈME.

SITUATION FINANCIÈRE.

§ 1. Recettes et dépenses d'exploitation	36
§ 2. Recettes et dépenses générales.	ib.
Compte commercial de 1848 à 1852 inclus.	43

ANNEXES.

I. Relevé général des dépenses de premier établissement du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834 jusqu'au 1 ^{er} janvier 1853.	
II. État général des billes remplacées pendant l'année 1852.	57

III. Prix des billes en 1852.	60
IV. Tableau présentant la situation des voies et l'indication des renouvellements de rails, effectués au 1 ^{er} janvier 1853.	61
V. Relevé, par lot, des quantités de houille en roche, charbon pour forges, bureaux, salles d'attente, machines fixes, etc., fournies, en 1852	66
VI. État général de la fabrication du coke par l'État, en 1852.	67
VII. Relevé, par lot, des quantités de coke fournies, en 1852, par l'industrie privée.	70
VIII. Tableau statistique de la consommation du coke, pendant l'année 1852.	71
IX. Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke, et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1852	74
X. Situation, par mois, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1852.	
XI. Tableau de la circulation des convois et du matériel des transports pendant l'année 1852	75
XII. Parcours des voitures et des waggons, pendant l'année 1852.	76
XIII. État récapitulatif, par mois, du mouvement général des transports, pendant l'année 1852	77
XIV. État récapitulatif, par mois, de la recette en général, pendant l'année 1852.	
XV. État récapitulatif, par station, du mouvement général des transports pendant l'année 1852	81
XVI. État récapitulatif, par station, de la recette en général, pendant l'année 1852.	
XVII. Tableau comparatif des recettes mensuelles, par exercice, indiquant l'influence des mois sur le produit de chaque branche de revenu.	
XVIII. État détaillé, par mois, des recettes figurant comme produits extraordinaires dans les comptes rendus de l'exercice 1852.	89
XIX. 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 1853.	92
XX. Tableau présentant les réductions de prix accordées en faveur des transports effectués, en 1852, pour des services publics	93
XXI. Relevé des produits indirects du chemin de fer, recouvrés par les soins de l'administration des domaines, pendant l'année 1852	94
XXII. Tableau des dépenses faites pour les six emprunts dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État.	95
XXIII. Situation des six emprunts 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 1853 pour l'emprunt à 4 p. $\frac{1}{2}$ %, à celle du 1 ^{er} août 1852, pour l'emprunt à 3 p. $\frac{1}{2}$ %, et à celle du 1 ^{er} novembre 1852 pour les emprunts à 5 p. $\frac{1}{2}$ %.	98

