

( 1 )

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

# Chambre des Représentants.

SESSION DE 1850-1851.

---

## CHEMIN DE FER.

---

COMPTE - RENDU DES OPÉRATIONS DE L'EXERCICE 1850.

---

### RAPPORT

PRÉSENTÉ

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



Bruxelles,

IMPRIMERIE D'EM. DEVROYE,

RUE DE LOUVAIN.

1851

**Messieurs,**

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

# CHEMIN DE FER.

## COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1850.

### CHAPITRE PREMIER.

#### CONSTRUCTION.

##### § 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## § 2.

### *Établissement du télégraphe électrique.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

( V )

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

§ 1.

**Dépenses.**

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

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

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

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

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



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

En résumé, les dépenses d'exploitation, charges ordinaires et extraordinaires comprises, se sont élevées, en 1850, à . . . fr.	9,193,314 63
Ces dépenses en 1849 avaient été seulement de . . . . .	8,136,312 92
Ce qui donne une différence de . . . . . fr.	<u>1,039,001 73</u>
Mais si de cette dernière somme on déduit le chiffre des travaux extraordinaires, soit . . . . .	718,000 00
Il restera . . . . . fr.	<u><u>321,001 73</u></u>

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

#### RAILS ET BILLES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### CHARBONS ET COKE.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### PRIMES.

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

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

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

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

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

#### MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

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

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

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

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

H

#### APPROVISIONNEMENTS.

Les objets approvisionnés pour l'exploitation au magasin central de Malines représentaient, au 31 décembre 1850, une valeur de . . . . . fr. 1,444,727 37

Cette valeur était au 31 décembre 1849 de . . . . . 1,255,646 57

---

Différence en 1850 . . . . . fr. 189,081 20

(Voir l'annexe n° XIII.)

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

## § 2.

### Tarifs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## § 5.

### *Transports et recettes.*

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

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

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

## VOYAGEURS.

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

PÉRIODES COMPARÉES.	VOYAGEURS							
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.				
1849.....	542,601	775,132	2,697,515	3,815,266	74,971	33,769	3,924,006	
1850.....	400,527	928,683	2,774,648	4,105,860	48,020	36,734	4,188,614	
Différence en 1850	en plus .	57,926	135,535	77,153	288,594	"	2,963	291,539
	en moins.	"	"	"	"	26,931	"	26,931
Différence totale .....							264,608	

Cette comparaison fait voir :

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

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

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

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

PÉRIODES COMPARÉES.	VOYAGEURS CIVILS.			
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1847.....	412,812	907,359	2,361,594	3,681,765
1850.....	400,527	928,685	2,774,648	4,103,860
Différence en 1850	en plus . .	"	21,326	413,064
	en moins .	12,285	"	"

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



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

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

#### RECETTES DES VOYAGEURS.

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

PÉRIODES COMPARÉES.	RECETTES DES VOYAGEURS						
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.			
1849 . . . . .	1,508,951 41	1,678,732 97	2,713,691 06	6,101,375 44	109,090 74	87,275 62	6,297,741 80
1850 . . . . .	1,681,505 37	2,324,245 58	2,745,165 90	6,950,916 83	77,021 54	100,271 09	7,128,299 46
Différence en 1850	en plus . . .	445,512 59	31,474 84	849,541 39	"	12,995 47	862,536 86
	en moins . .	"	"	"	32,069 20	"	32,069 20
Différence totale . . . . .							830,467 66

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

Par contre, la recette effectuée pour les transports militaires est tombée de fr. 32,069-20, et l'excédant que présentent les transports extraordinaires n'est que de fr. 12,995-47, en sorte que la différence totale entre les recettes des deux exercices comparés est, en définitive, de fr. 830,467-66 en faveur de l'exercice 1850.

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

PÉRIODES COMPARÉES.	RECETTES DES VOYAGEURS CIVILS.			
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.
1847 . . . . .	1,050,326 05	2,314,714 70	2,584,124 95	6,849,165 68
1850 . . . . .	1,881,308 37	2,324,245 58	2,745,165 90	6,950,916 85
Différence en 1850	en plus . . .	9,550 86	161,040 95	101,731 15
	en moins . .	68,820 66	"	"

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

Les voyageurs transportés en 1849 avaient produit moyennement, savoir :

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

Ceux transportés en 1850 ont payé :

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

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

Ce trajet a été en effet en 1849 :

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

Il a été en 1850 :

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

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

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

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

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

## BAGAGES.

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

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

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

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

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

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

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

## MARCHANDISES DITES A GRANDE VITESSE.

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

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

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

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

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

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

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

#### MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### FONDS ET VALEURS.

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

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

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

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

#### EQUIPAGES.

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

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

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

#### CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

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

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

#### SERVICES INTERNATIONAUX ET MIXTES.

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

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou d'Allemagne en Belgique.		TRANSPORTS A LA SORTIE ou de Belgique en Allemagne.		TOTAL pour l'entrée et la sortie.
	Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe. Nombre. 13,100 2 <sup>e</sup> id. Id. 20,000 3 <sup>e</sup> id. Id. 17,600	30,700		18,700 17,300 15,000	
Bagages..... Kilogr.	1,159,800		1,220,100		2,385,900
Marchandises de diligence Quint.	2,240		0,590		8,650
Voitures..... Nombre.	186		199		583
Chevaux et bestiaux.... Expédit.	48		57		85
Marchandises de roulage { Tarif n° 2. Tonn. 5,444 Tarif n° 5. Id. 25,990	20,445		8,880 78,442		14,524 99,441
					115,765

*Importance financière 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.
	Voyageurs. { 1 <sup>re</sup> classe..... fr. 123,700 00 2 <sup>e</sup> id. .... 128,600 00 3 <sup>e</sup> id. .... 41,200 00	293,500 00		140,000 00 111,800 00 40,700 00	
Bagages.....	88,200 00		85,700 00		175,900 00
Marchandises de diligence.....	8,147 82		16,418 50		24,563 82
Voitures.....	14,800 00		15,400 00		50,200 00
Chevaux et bestiaux.....	2,500 00		2,000 00		4,300 00
Marchandises de roulage { Tarif n° 2..... 44,236 89 Tarif n° 5..... 134,022 38	178,239 27		77,339 20 418,645 79		121,578 09 552,668 17
					674,244 26
TOTAUX..... FR.	585,206 79		908,005 29		1,495,210 08

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

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

Comparant de même la recette, il vient :

	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1849. Voyageurs . . . . .	562,500			
Bagages . . . . .		139,700		
Marchand. de diligence . . . . .			50,794 74	
Grosses marchandises . . . . .				771,201 77
1850. Voyageurs . . . . .	586,000			
Bagages . . . . .		173,900		
Petites marchandises . . . . .			24,565 82	
Grosses marchandises . . . . .				674,244 26
Différences en 1850 . . . . .	+ 23,700	+ 14,200	- 26,228 92	- 96,937 51

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

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

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

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



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

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

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de		TRANSPORTS A LA SORTIE ou de		TOTAL pour l'entrée et la sortie.	
	France en Belgique.		Belgique en France.			
Voyageurs. {	1 <sup>re</sup> classe. Nombre.	8,300	} 58,200	8,200	} 16,700	
	2 <sup>e</sup> id. Id.	11,300		15,500		} 47,500
	5 <sup>e</sup> id. Id.	18,200		26,000		
Bagages..... Kilog.	579,600		517,100		696,700	
Marchandises de diligence. Quint.	2,080		2,297		4,577	
Voitures..... Nombre.	51		45		96	
Chevaux et bestiaux .... Expédit.	13		1		16	
Marchandises de roulage. {	Tarif n° 2. Tonn.	997	} 5,073	9,194	} 10,191	
	Tarif n° 3. Id.	2,078		5,584		} 12,378
					5,462	
					15,655	

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

NATURE DES TRANSPORTS.	TRANSPORTS A L'ENTRÉE ou de		TRANSPORTS A LA SORTIE ou de		TOTAL pour l'entrée et la sortie.	
	France en Belgique.		Belgique en France.			
Voyageurs. {	1 <sup>re</sup> classe. Nombre.	19,100	} 52,800	18,900	} 58,000	
	2 <sup>e</sup> id. Id.	11,400		14,500		} 58,200
	3 <sup>e</sup> id. Id.	2,300		4,800		
Bagages..... Kilog.	751,400		893,000		1,626,400	
Marchandises de diligence Quint.	2,843		5,614		6,459	
Voitures..... Nomb.	124		129		255	
Chevaux et bestiaux .... Expédit.	42		115		157	
Marchandises de roulage. {	Tarif n° 2. Tonn.	2,837	} 4,876	1,743	} 4,602	
	Tarif n° 3. Id.	2,019		111,708		} 115,455
					115,727	
					118,529	

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

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

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

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

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

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

	Nombre.	Quintaux.	Tonneaux.
1849. Voyageurs . . . . .	127,000		
Petites marchandises . . . . .		4,598.70	
Grosses marchandises . . . . .			73,404.95
1830. Voyageurs . . . . .	136,700		
Petites marchandises . . . . .		10,836.00	
Grosses marchandises . . . . .			153,982.00
Différences en 1830 . . . . .	+ 29,700	+ 6,457.50	+ 38,377.05

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## CHAPITRE QUATRIÈME.

### SITUATION FINANCIÈRE.

#### § 1.

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

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

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

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

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

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



## § 2.

**Dépenses et recettes générales.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1848. 1 <sup>er</sup> janvier. — Solde à nouveau. . . . . fr.	202,400,180 54
Loi du 6 mai 1848. — Émission forcée 5 p. % affectée, jusqu'à concurrence de la somme de 11,972,960 francs, au remboursement des émissions de bons du trésor, autorisées par les lois des 5 mars et 13 avril 1845, et du 16 août 1846, s'élevant ensemble à la même somme. (Pour mémoire.)	,
Loi du 21 avril 1848 qui ouvre un crédit de 5,000,000 de francs pour le chemin de fer, sur l'emprunt forcé ci-dessus, ci. . . . .	5,000,000 00
Loi du 24 mai qui ouvre un crédit de fr. 2,005,611-38 pour le chemin de fer sur le même emprunt, ci. . . . .	2,005,611 38
Intérêts et frais des bons émis en vertu de la loi du 7 mars 1845. . . . .	7,500 00
id.                      id.                      du 13 avril 1845. . . . .	199,874 75
id.                      id.                      du 16 août 1846. . . . .	75,887 36
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836. . . . .	884,133 65
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	460,188 29
Frais relatifs à cet amortissement. . . . .	448 45
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .	904 62
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838. . . . .	1,135,003 14
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	699,436 18
Frais relatifs à cet amortissement. . . . .	7,298 72
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .	24,021 92
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840. . . . .	3,577,594 95
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	841,881 87
Frais relatifs à cet amortissement. . . . .	7,693 99
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .	80,171 75
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1848, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842. . . . .	1,159,429 52
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	249,639 69
Frais relatifs à cet amortissement. . . . .	2,941 13
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .	27,252 96
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> juillet au 31 octobre 1848, de la partie de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848, afférente au chemin de fer. . . . .	(a) 316,509 55
Frais relatifs à cet emprunt. . . . .	64,320 51
Dépenses d'exploitation. . . . .	8,849,618 52
fr.	228,077,343 42

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







## Doit.

## Capital.

1850. — 1 <sup>er</sup> janvier. — Solde à nouveau. . . . .	213,673,957 16
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836 . . . . .	854,200 08
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	490,121 85
Frais relatifs à cet amortissement. . . . .	(a) 179 25
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .	(a) 510 45
Intérêts du 1 <sup>er</sup> août 1849 au 31 juillet 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838 . . . . .	1,092,434 72
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	742,004 60
Frais relatifs à cet amortissement. . . . .	7,427 59
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement . . . . .	(a) 15,768 44
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 26 juin 1840 . . . . .	3,502,406 39
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	917,070 41
Frais relatifs à cet amortissement . . . . .	(a) 7,582 69
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement. . . . .	(a) 88,206 15
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 29 septembre 1842 . . . . .	1,137,273 50
Somme employée à l'amortissement de cet emprunt. . . . .	271,793 71
Frais relatifs à cet amortissement. . . . .	(a) 2,871 80
Frais relatifs à cet emprunt autres que ceux d'amortissement . . . . .	(a) 22,972 57
Intérêts, du 1 <sup>er</sup> novembre 1849 au 31 octobre 1850, de l'emprunt autorisé par la loi du 6 mai 1848. . . . .	(a) 948,928 57
Frais relatifs à cet emprunt . . . . .	103 11
Dépenses d'exploitation. . . . .	(a) 9,195,514 65
	fr. (a) 252,971,429 67

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

— 1850.

Avoir.

Produit des ventes et rétrocessions de terrains non utilisés . . . . . fr.	28,946 10
Id. id. d'objets hors d'usage . . . . .	1,425 50
Id. id. d'objets trouvés et non réclamés. . . . .	1,315 69
Id. des herbages et de la location des terrains non utilisés. . . . .	15,952 61
Id. du hangar construit à Anvers sur les fonds du chemin de fer, et affecté au service de la douane . . . . .	15,073 08
Id. de la location des buffets-restaurants. . . . .	12,899 00
Id. de la location des vidanges . . . . .	577 50
Id. d'excédant de droits d'encan. . . . .	103 78
Restant des produits de l'année 1849 perçu en 1850 . . . . .	1,308 28
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1836 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. . . . . (a)	577,162 22
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1838 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. . . . .	1,138,160 87
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1840 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre . . . . . (a)	922,650 60
Capital nominal racheté sur l'emprunt de 1842 au moyen du fonds d'amortissement ci-contre. . . . . (a)	275,250 77
Recettes de l'exploitation . . . . .	14,847,540 53
Montant, au 31 décembre 1850, des approvisionnements au magasin central.	1,657,645 17
Régie du chemin de fer . . . . .	31,147 86
Somme restant disponible à la même date sur les crédits alloués par la Législature pour la construction du chemin de fer . . . . .	1,164,970 79
Somme non renseignée dans les dépenses de construction . . . . .	74 71
Solde au 31 décembre 1850. . . . .	212,270,964 61
Balance. . . . . fr.	(a) 252,974,129 67

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

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

*Le Ministre des Travaux Publics,*

EM. VAN HOOREBEKE

---



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

ROUTE PROPREMENT DITE.									STATIONS.		DÉPENSES GÉNÉRALES.	TOTAL POUR LA ROUTE ET LES STATIONS.	MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	Observations.		
DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, FRAIS D'ACQUISITION.	FRAIS DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, ouvrages d'art ET FOSSE DU RAILWAY, y compris les OUVRAGES ET FONDATIONS EFFECTUÉS EN RÉGIE.	FOURNITURES SPÉCIALES.		PLANTATIONS.	DÉPENSES D'INAUGURATION.	MONTANT PAR SECTION.	BÂTIMENTS, CONSTRUCTIONS DIVERSES ET DÉPENDANCES DES STATIONS ET ATELIERS.							
				HILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.											
<b>LIGNE DU NORD.</b>																
Bruxelles à Malines.....	906,306 40	21,475 17	974,776 73	286,471 51	1,535,740 43	11,140 16	59,175 82	5,365,284 24	Bruxelles (bureau central), rue Duquesnoy.....	45,406 23	Personnel.....	4,588,496 65	Locomotives et accessoires.....	7,907,249 56	(a) La différence en moins que ce chiffre présente sur celui renseigné pour l'exercice 1849 provient de ce que la dépense pour le matériel qui n'avait pas encore reçu d'emploi au 1 <sup>er</sup> janvier 1850, a été répartie au 1 <sup>er</sup> janvier 1851 dans les dépenses des diverses stations.	
Malines à Anvers.....	917,130 00	57,432 88	2,058,843 46	265,654 50	1,458,244 61	18,515 25	53,728 41	4,769,591 09	Bruxelles (nouvelle station du Nord).....	1,638,971 55			Frais de bureau, impressions, reliures, achat de livres, etc.....	227,087 92		Pièces de rechange.....
<b>LIGNE DE L'OUEST.</b>																
Malines à Termonde.....	592,191 53	8,883 93	1,256,092 04	263,630 17	1,488,918 66	14,073 20	251 00	5,407,644 57	Bruxelles (Allée-Verte) — Vilvorde.....	438,011 79	Etudes de projets, frais d'enquêtes, levés de plans.....	201,287 83	Voitures et approvisionnements de constructions y relatifs.....	11,269,144 88		
Termonde à Gand.....	1,547,149 50	57,015 53	1,500,926 86	290,193 22	1,645,014 01	15,014 56	25,523 79	4,838,844 27	Malines.....	1,372,751 22			Métaux, fers divers, etc.....	1,584,580 05		
Gand à Bruges.....	1,197,640 55	55,107 01	2,146,246 09	527,218 00	1,654,527 25	19,571 99	4,448 25	5,582,539 10	Anvers, Duffel, Vieux-Dieu.....	1,127,418 72	Mobilier, instruments, etc.....	137,853 11	Brouettes, charettes et canots.....	27,572 11		
Bruges à Ostende y compris la branche de raccordement de la station de Bruges au bassin du commerce.	390,506 98	11,060 75	1,503,297 54	187,988 84	885,951 27	11,528 43	5,958 47	2,994,872 28	Termonde, Capelle, Malderen.....	148,235 05			Secours.....	11,071 00		Paniers pour le transport des marchandises.....
<b>EMBRANCHEMENT VERS LILLE ET TOURNAY.</b>																
Gand à Deynze-Peteghem.....	325,802 25	13,563 66	480,208 12	159,683 42	1,532,086 75	571 29	5,591 53	4,554,419 45	Gand, Wetteren, Anlegghem.....	989,883 02	Dépenses imprévues et extraordinaires.....	172,775 47	Bascules et poids.....	102,620 74		
Deynze-Peteghem à Courtray.....	717,110 05	8,005 77	963,589 81	120,800 00	950,225 88	52 50	500 00	5,514,832 12	Ostende, Plasschendael.....	434,385 14			Objets de ferblanterie.....	65,181 35		
Courtray à la Frontière de France.....	645,985 52	41,836 82	1,458,649 40	259,386 00	950,225 88	52 50	500 00	5,514,832 12	Deynze.....	29,748 23	Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, etc.....	522,684 18				
Mouscron à Tournay.....	916,564 12	9,593 19	1,544,802 29	95,684 00	514,534 80	1,111 20	1,942 40	5,081,854 00	Courtray, Harleheke, Waereghem.....	182,338 98	Transport de matériel anglais.....	43,035 02	Man-l'œuvre de construction, y compris le traitement des surveillants temporaires.....	2,454,092 50		
<b>LIGNE DE L'EST.</b>																
Malines à Louvain.....	853,064 18	14,960 67	1,729,402 29	277,684 58	1,469,475 95	8,875 80	15,160 27	4,586,625 72	Mouscron.....	157,853 59						
Louvain à Tirlemont.....	748,753 01	7,620 53	4,025,335 50	194,884 54	1,068,902 43	16,998 94	2,239 73	6,062,954 37	Tournay.....	191,460 16						
Tirlemont à Waremme.....	546,558 86	1,269 03	2,903,839 63	232,533 82	1,298,663 56	15,637 15	"	3,050,174 10	Louvain, Haecht.....	277,014 42						
Waremme à Ans.....	303,182 49	23,658 68	1,754,164 15	254,433 00	934,591 45	6,104 53	"	5,439,956 10	Tirlemont, Vertryck.....	267,096 24						
Ans à la Meuse. (Route proprement dite Bâtimens, machines et accessoires des plans inclinés.)	1,564,894 29	19,308 01	1,910,661 53	98,271 85	600,432 80	5,874 03	"	4,002,535 11	Waremme.....	88,040 23						
Pont du Val-Benoît.....	"	"	1,451,616 86	"	"	"	"	1,451,616 86	Ans, Fexhe.....	504,703 25						
De la Meuse à la frontière de Prusse.....	5,317,535 06	80,440 54	17,144,521 79	595,353 72	1,759,756 24	5,906 41	18,171 65	25,007,663 79	Liège.....	526,078 40						
<b>EMBRANCHEMENT DU LIMBOURG.</b>																
Landen à Saint-Trond.....	262,294 22	9,711 14	576,347 70	55,583 00	509,720 67	7,394 05	5,046 73	1,224,299 33	Chaulfontaine, Nessonvaux, Pepinster, Chénée.....	127,713 12						
Saint-Trond à Hasselt.....	"	"	5,083 85	"	"	"	"	5,083 85	Dolhain, Herbesthal.....	13,770 21						
<b>LIGNE DU MIDI.</b>																
Bruxelles à Tubise.....	2,084,911 67	29,035 61	1,635,433 82	524,298 06	1,177,657 72	8,692 68	11,450 03	3,291,479 61	Verviers.....	350,438 84						
Tubise à Soignies.....	860,138 82	7,548 60	5,008,648 10	165,703 44	878,751 61	1,170 26	241 45	4,922,224 26	Saint-Trond, Landen.....	116,713 61						
Soignies à Mons.....	1,093,096 99	28,777 56	2,611,206 72	202,503 20	1,550,451 25	"	16,864 35	5,284,700 23	Hasselt.....	1,418 55						
Mons à Quiévrain.....	1,543,567 89	42,176 75	1,836,400 57	249,391 03	1,082,216 27	"	"	4,373,932 51	Bruxelles (Midi).....	271,256 16						
Branche de raccordement des stations du Nord et du Sud à Bruxelles et nouvelle station du Nord.....	526,534 08	8,910 22	222,840 04	26,180 80	216,400 79	"	7,826 78	1,008,582 71	Hal, Tubise.....	254,538 23						
<b>EMBRANCHEMENT DE NAMUR.</b>																
Braine-le-Comte à Charleroy.....	2,032,521 98	59,964 37	4,972,147 42	523,437 04	2,465,954 93	1,072 60	834 00	10,055,932 56	Braine-le-Comte.....	176,886 87						
Charleroy à Namur.....	1,474,542 40	26,083 74	4,169,350 61	296,456 76	4,058,421 87	704 70	1,596 76	7,007,116 84	Soignies.....	69,519 09						
Fers dont l'emploi n'est pas encore déterminé.....	"	"	"	"	456,762 49	"	"	456,762 49	Jurbise.....	61,869 84						
<b>TOTAL des dépenses de premier établissement.</b>	<b>23,592,601 24</b>	<b>586,172 64</b>	<b>64,893,227 33</b>	<b>5,717,456 50</b>	<b>27,316,351 07</b>	<b>166,882 78</b>	<b>200,690 79</b>	<b>124,475,563 17</b>	Ensemble pour dépendances.....	(a) 2,500,538 61						
									Ensemble pour bâtiments et constructions.....	11,308,549 60						
									Excéntriques, rails mobiles et évitemens.....	283,223 56						
									Plates-formes tournantes.....	1,006,783 68						
									Réservoirs.....	228,904 52						
									Colonnes hydrauliques.....	85,074 96						
									Candelabres, réverbères, tuyaux à gaz.....	142,778 50						
									Machines à vapeur de l'atelier.....	100,048 54						
									Enclumes, étaux, creusets, etc.....	440,862 93						
									Pompes à incendie.....	91,406 70						
									Montage et outillage d'un atelier à Malines.....	9,233 80						
									Ensemble pour dépendances.....	(a) 2,500,538 61						
									<b>TOTAL des dépenses de premier établissement.</b>	<b>13,896,688 21</b>						
											<b>5,158,570 00</b>					
												<b>143,532,821 38</b>				
													<b>23,800,591 31</b>			

RÉCAPITULATION

DES DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

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

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE

DES PAYEMENTS IMPUTÉS SUR LE FONDS SPÉCIAL DE CONSTRUCTION.

Aux dépenses de premier établissement proprement dit, détaillées dans le tableau ci-contre.....	167,333,412 69
Il faut ajouter, comme imputées sur le fonds spécial de construction, les sommes suivantes:	
A. Sommes restant à la disposition de la régie au 1 <sup>er</sup> janvier 1851.....	31,147 86
B. Sommes imputées sur le fonds spécial et employées à couvrir des dépenses autres que celles de premier établissement:	
1 <sup>o</sup> Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1853 et 1856, antérieurement aux allocations du budget.....	699,908 40
2 <sup>o</sup> Avances remboursées par les héritiers Cockerill, au moyen de retenues opérées sur des paiements imputés sur le budget.....	100,996 27
3 <sup>o</sup> Sommes versées à la caisse du caissier-général de l'Etat, au montant de fr. 12,124-41, provenant des bénéfices sur les houillères de Wandre, cédées au Gouvernement par le sieur Cockerill, à titre de remboursement des avances faites à l'établissement de Seraing.....	12,124 41
<b>TOTAL des paiements imputés sur le fonds spécial de construction.....</b>	<b>168,077,589 63</b>

Situation, PAR MOIS, du matériel, locomotives et voitures, pendant l'année 1850.

ÉPOQUES.	LOCOMOTIVES													TENDERS.	CONVOIS DE VOYAGEURS.						SERVICES DIVERS.						TRANSPORT DES MARCHANDISES.															
	DE 16 POUCES.	DE 13 1/2 POUCES.	DE 14 1/2 POUCES.	DE 15 POUCES.	DE 14 1/2 POUCES.	DE 14 POUCES.	DE 15 1/2 POUCES.	DE 15 1/4 POUCES.	DE 15 POUCES.	DE 12 1/2 POUCES.	DE 12 1/4 POUCES.	DE 12 1/2 POUCES.	DE 12 POUCES.		TOTAL.	DILIGENCES.	CHARS-A-BLANCS.	WAGGONS COUVERTS.	WAGGONS DÉCOUVERTS.	VOITURES MIXTES Y COMPRIS LES VOITURES AMÉRICAINES.	WAGGONS POUR BAGAGES ET ARTICLES DE RESERVAIRE.	TOTAL.	BUREAUX AMBULANTS POUR LE SERVICE DE LA POSTE.	VOITURES CELLULAIRES.	WAGGONS						TOTAL.	WAGGONS										
																									DE SECOURS POUR LES RAPIDES.	A FREINS POUR LES PLATS INCLINÉS.	POUR LE TRANSPORT DU COKE.	POUR L'ENTRETIEN DE LA ROUTE	GRANDS.	PETITS.		POUR LE SERVICE DES ATELIERS.	POUR ÉQUIPAGES.	POUR CHEVAUX. (COUPS)	CHEVAUX ET DÉTAIL.	POUR LE DÉTAIL.	FERMÉS A 4 ROUES.	A 8 ROUES.	PLATS A 4 ROUES.	A 6 ET 8 ROUES.	COUVERTS POUR CHAUX.	A HAISSES FIXES POUR CHARGES.
AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1850.	12	1	2	9	0	25	0	5	42	2	56	2	15	163	166	179	248	535	95	11	101	987	19	6	20	17	115	64	151	16	588	57	56	127	550	572	15	858	14	55	1,250	5,290
» FÉVRIER	12	1	2	9	1	22	0	5	42	2	56	5	12	163	166	181	248	537	95	11	107	997	19	6	20	17	115	64	151	16	588	57	56	148	550	566	15	858	14	55	1,256	5,311
» MARS	15	1	2	9	1	22	0	5	43	2	55	5	12	166	167	181	248	565	95	11	107	1,005	19	6	20	17	115	64	151	16	588	57	56	168	550	566	15	858	14	55	1,258	5,355
» AVRIL	15	1	2	9	1	22	0	5	45	2	55	5	12	166	167	185	241	567	89	11	107	998	19	6	20	17	115	64	151	16	588	57	56	184	550	565	15	858	14	55	1,258	5,346
» MAI	14	1	2	10	1	22	0	5	44	2	54	5	12	168	168	186	245	567	89	11	115	1,011	19	6	20	17	115	64	155	18	592	57	56	187	550	555	15	858	14	55	1,259	5,340
» JUIN	17	0	2	10	1	22	0	4	45	2	54	5	12	170	170	188	245	567	89	15	115	1,015	20	6	20	17	115	64	155	18	595	57	56	187	550	555	15	858	14	55	1,259	5,340
» JUILLET	17	0	2	11	1	21	1	4	44	2	52	5	12	170	170	192	245	567	89	15	115	1,021	22	6	20	17	115	64	155	18	595	57	56	187	550	555	15	858	14	55	1,240	5,341
» AOUT	17	0	2	11	1	21	1	4	44	2	52	5	12	170	170	195	245	566	89	15	115	1,025	22	6	20	17	115	64	155	22	599	57	56	188	550	555	15	858	14	55	1,244	5,346
» SEPTEMBRE	17	0	2	11	1	23	1	4	47	2	47	5	12	170	170	195	245	566	89	15	116	1,024	22	6	20	17	115	64	155	22	599	57	56	190	550	555	15	858	14	55	1,244	5,348
» OCTOBRE	17	0	2	11	1	25	1	4	48	2	46	5	12	170	170	196	245	566	89	15	118	1,027	22	6	20	17	115	64	155	22	599	57	56	194	550	555	15	858	14	55	1,244	5,352
» NOVEMBRE	17	0	2	11	1	25	1	4	47	2	45	5	12	170	170	196	245	565	85	15	118	1,018	22	6	20	17	115	51	155	18	580	54	56	196	528	555	15	851	14	55	1,248	5,346
» DÉCEMBRE	17	0	2	11	1	26	1	4	47	1	45	5	12	170	178	196	256	561	85	15	151	1,022	21	6	21	17	115	46	155	19	576	54	57	201	528	544	15	850	14	54	1,249	5,241
» JANVIER 1851.	17	0	5	11	1	26	1	4	48	1	45	5	12	170	178	196	256	561	85	15	151	1,022	22	6	21	17	115	46	155	19	577	54	57	201	528	544	15	850	14	54	1,249	5,344

OBSERVATIONS.	
<b>LOCOMOTIVES.</b>	
A) 4 locomotives de 16 pouces ont été fournies, savoir : 2 par la société Cockrell, 1 par la société du Phénix et 1 par la société St-Léonard.	R) 16 wagons couverts ont été mis en service entièrement neufs.
1 autre provient d'une locomotive de 15 3/4 pouces qui a été transformée.	10) 2 id. ont été brisés dans des accidents.
Total 5 locomotives de 16 pouces en plus.	8) id. ont été démolis pour cause de vétusté.
1 locomotive de 15 3/4 pouces a reçu des cylindres de 16 pouces.	Reste 6 wagons couverts en plus.
1 locomotive de 15 1/2 pouces provient d'une locomotive de 14 pouces transformée.	S) Les 10 wagons découverts en moins ont été démolis pour vétusté.
2 locomotives de 15 pouces en plus, 1 provient d'une locomotive de 14 pouces qui a été transformée, et l'autre provient d'une ancienne locomotive qui avait été démolie en 1847, et qui a été remontée au moyen d'une chaudière neuve.	T) Les 4 voitures mixtes en plus proviennent de voitures dont les caisses ont été renouvelées.
1 locomotive de 14 1/2 pouces provient d'une locomotive de 14 pouces transformée.	U) 27 wagons pour bagages et petites marchandises proviennent de 27 wagons fermés qui ont été transformés.
4 locomotives de 14 pouces proviennent de 4 locomotives de 12 1/2 pouces transformées.	9 wagons pour bagages proviennent de voitures dont les caisses ont été renouvelées.
1 locomotive de 14 pouces provient d'une locomotive de 12 3/4 pouces transformée.	1 wagon pour bagages a été mis en service entièrement neuf.
1 locomotive de 14 pouces provient d'une locomotive de 13 pouces transformée.	Total 37
Mais 3 locomotives de 14 pouces ont reçu des cylindres de 14 1/2, 15 et 15 1/2 pouces.	Mais 7 id. ont été transformés en wagons d'atelier.
Reste 3 locomotives de 14 pouces en plus.	Donc 30 wagons pour bagages et petites marchandises en plus.
1 locomotive de 13 1/4 pouces provient d'une locomotive de 12 1/2 pouces transformée.	
1 locomotive de 13 1/2 pouces provient d'une locomotive de 13 pouces transformée.	<b>SERVICES DIVERS.</b>
8 locomotives de 13 pouces proviennent de 8 locomotives de 12 1/2 pouces transformées.	P) 5 voitures pour la poste ont été mises en service entièrement neuves.
2 ont reçu des cylindres de 13 1/2 pouces et 14 pouces.	Mais 2 id. ont été démolis pour cause de vétusté.
Reste 6 locomotives de 13 pouces en plus.	Reste 3 voitures pour le service de la poste en plus.
La locomotive de 12 3/4 pouces en moins a reçu des cylindres de 14 pouces.	W) 1 wagon de secours pour remises construit aux ateliers a été mis en service entièrement neuf.
8 locomotives de 12 1/2 pouces ont reçu des cylindres de 13 pouces.	X) 2 wagons à coke ont été démolis pour cause de vétusté.
1 a reçu des cylindres de 13 3/4 pouces.	Y) 18 wagons d'entretien (grands) ont été démolis pour vétusté.
et 4 ont reçu des cylindres de 14 pouces.	Z) Les 2 wagons d'entretien (petits) en plus ont été construits aux ateliers et mis en service entièrement neufs.
Donc 13 locomotives de 12 1/2 pouces en moins.	a) 7 wagons d'ateliers proviennent de 7 wagons à bagages transformés.
1 locomotive de 12 1/4 pouces provient d'une locomotive de 12 pouces transformée.	Mais 4 id. ont été démolis pour cause de vétusté.
1 locomotive de 12 pouces a reçu des cylindres de 12 1/4 pouces.	Donc 3 wagons d'ateliers en plus.
	<b>TRANSPORT DES MARCHANDISES.</b>
	b) 5 wagons pour équipages ont été démolis pour cause de vétusté.
	Mais 2 id. ont été mis en service entièrement neufs.
	Donc 3 wagons pour équipages en moins.
	c) 1 wagon modèle pour chevaux, venant d'Angleterre, a été mis en service entièrement neuf.
	d) Les 74 wagons pour chevaux et hâtel en plus ont été mis en service entièrement neufs.
	e) 3 wagons pour hâtel ont été démolis pour cause de vétusté.
	Mais 1 id. a été mis en service entièrement neuf.
	Donc 2 wagons pour hâtel en moins.
	f) 27 wagons fermés à 4 roues ont été transformés en wagons pour bagages et petites marchandises.
	4 id. id. démolis pour vétusté.
	Total 31
	Mais 3 id. id. proviennent de voitures renouvelées.
	Donc 28 wagons fermés à 4 roues en moins.
	g) 8 wagons plats à 4 roues ont été démolis pour vétusté.
	h) 1 wagon couvert pour chaux a été mis en service entièrement neuf.
	i) 18 wagons pour charbon ont été mis en service entièrement neufs.
	2 wagons pour charbon en fer ont été mis en service neufs.
	Total 20
	Mais 1 wagon pour charbon a été démolis pour cause de vétusté.
	Reste 19 wagons pour charbon en plus.

Situation du matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1850.

En bon état	9	0	2	8	0	22	0	5	55	2	58	2	8	127	142	110	208	509	80	11	86	804	16	6	20	16	115	39	151	16	577	41	55	121	520	519	6	814	14	52	1,498	5,120
En réparation	5	1	0	1	0	1	0	0	9	0	5	0	5	58	24	69	40	46	15	0	15	185	5	0	0	1	2	5	0	11	16	1	6	10	55	7	44	0	1	52	170	
En construction	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	11	0	16	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	0	0	8	82

Situation du matériel au 1<sup>er</sup> janvier 1851.

En bon état	15	0	2	9	0	25	0	5	41	1	26	2	9	151	151	151	195	515	85	12	120	876	19	8	21	16	112	45	152	19	569	50	56	200	520	558	15	816	15	52	1,227	5,265
En réparation	2	0	1	2	1	5	1	1	7	0	17	1	5	59	27	43	41	46	0	5	11	146	5	1	0	1	1	1	0	8	4	1	8	6	0	34	1	2	22	79		
En construction	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	56

Comparaison de la situation au 1<sup>er</sup> janvier 1850 et au 1<sup>er</sup> janvier 1851.

Au 1 <sup>er</sup> janvier 1850.	12	1	2	9	0	25	0	5	42	2	56	2	15	163	166	179	248	535	95	11	101	987	19	6	20	17	115	64	151	16	588	57	56	127	550	572	15	858	14	55	1,250	5,290																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1851.	17	0	5	11	1	26	1	4	48	1	45	5	12	170	178	196	256	561	85	15	151	1,022	22	6	21	17	115	46	155	19	577	54	57	201	528	544	15	850	14	54	1,249	5,344																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Différence au 1 <sup>er</sup> janvier 1851	5	-	3	2	1	1	1	-	6	-	-	3	-	7	12	17	108	126	-90	4	50	35	3	0	1	0	0	-	4	-	1	74	-	-	74	-	-	1	-	-	49	54																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
(en plus.)	A	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	z	aa	ab	ac	ad	ae	af	ag	ah	ai	aj	ak	al	am	an	ao	ap	aq	ar	as	at	au	av	aw	ax	ay	az	ba	bb	bc	bd	be	bf	bg	bh	bi	bj	bk	bl	bm	bn	bo	bp	bq	br	bs	bt	bu	bv	bw	bx	by	bz	ca	cb	cc	cd	ce	cf	cg	ch	ci	cj	ck	cl	cm	cn	co	cp	cq	cr	cs	ct	cu	cv	cw	cx	cy	cz	da	db	dc	dd	de	df	dg	dh	di	dj	dk	dl	dm	dn	do	dp	dq	dr	ds	dt	du	dv	dw	dx	dy	dz	ea	eb	ec	ed	ee	ef	eg	eh	ei	ej	ek	el	em	en	eo	ep	eq	er	es	et	eu	ev	ew	ex	ey	ez	fa	fb	fc	fd	fe	ff	fg	fh	fi	fj	fk	fl	fm	fn	fo	fp	fq	fr	fs	ft	fu	fv	fw	fx	fy	fz	ga	gb	gc	gd	ge	gf	gg	gh	gi	gj	gk	gl	gm	gn	go	gp	gq	gr	gs	gt	gu	gv	gw	gx	gy	gz	ha	hb	hc	hd	he	hf	hg	hh	hi	hj	hk	hl	hm	hn	ho	hp	hq	hr	hs	ht	hu	hv	hw	hx	hy	hz	ia	ib	ic	id	ie	if	ig	ih	ii	ij	ik	il	im	in	io	ip	iq	ir	is	it	iu	iv	iw	ix	iy	iz	ja	jb	jc	jd	je	jf	jj	jk	jl	jm	jn	jo	jp	jq	jr	js	jt	ju	jv	jw	jx	ka	kb	kc	kd	ke	kf	kg	kh	ki	kj	kl	km	kn	ko	kp	kq	kr	ks	kt	ku	kv	kw	kx	ky	kz	la	lb	lc

## N° III.

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

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

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

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

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

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

Donné à Bruxelles, le 4 juin 1850.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

---

## N° IV.

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

---

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

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

A été faite la convention suivante :

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

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

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

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

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

WILLIAM F. COOKE.

J. LEVIS RICARDO.

SAMSON RICARDO.

Vu et approuvé.

Bruxelles, le 23 juillet 1850.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

---

## N° V.

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

---

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

Sa Majesté le Roi des Belges,

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

Et

Sa Majesté le Roi de Prusse,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

H. ROLIN.

---

(9)

N° VI.

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

LIGNES.	SECTIONS.	1 <sup>er</sup> TRIMESTRE.			2 <sup>o</sup> TRIMESTRE.		
		CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.	CHÊNE.	SAPIN.	AUTRES ESSENCES.
NORD.....	Bruxelles à Malines .....	360	10	59	860	118	126
	Malines à Anvers.....	254	14	12	2,189	496	175
EST.....	Malines à Louvain.....	199	"	216	1,148	36	988
	Louvain à Tirlemont.....	69	"	11	649	16	145
	Tirlemont à Waremme.....	45	"	555	743	"	1,081
	Waremme à Ans.....	35	"	170	405	2	710
	Landen à Saint-Trond.....	"	"	18	15	"	807
	Saint-Trond à Hasselt.....	11	"	"	7	"	"
VESPRE.....	Ans à la Meuse.....	"	"	55	"	"	185
	Liège à la frontière.....	65	"	"	158	"	"
OUEST.....	Malines à Gand.....	602	"	255	5,840	"	635
	Gand à Ostende.....	196	"	316	818	"	2,910
	Gand à Courtray.....	219	"	74	282	1	585
	Courtray à Tournay.....	45	6	491	645	2	2,059
	Tournay à Jurbise.....	"	"	"	"	"	"
MIDI.....	Bruxelles à Tubise.....	525	"	"	705	90	181
	Tubise à Soignies.....	78	361	407	"	405	2,480
	Soignies à Mons.....	"	"	50	140	115	1,965
	Mons à Quiévrain.....	47	35	670	529	210	1,881
NAMUR.....	Braine à Namur.....	985	"	"	578	"	4,454
	TOTAUX.....	3,711	427	3,157	15,514	1,489	21,123
			7,275			36,126	

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

N° VII. — Tableau indiquant le prix des

SECTIONS sur lesquelles LES FOURNITURES ONT ÉTÉ FAITES.	1840.		1841.	1842.	1843.
	CHÈNE.	BOIS BLANC.			
Bruxelles à Malines. . . . .	3 50	"	3 70 à 3 80	3 60 à 3 80	3 50 à 4 37
Malines à Anvers. . . . .	3 50 à 4 00	"	3 60 à 3 80	3 40 à 3 50	3 50 à 4 47
Malines à Termonde. . . . .	3 85 à 4 80	3 80	4 08 à 4 60	3 30 à 3 40	3 60 à 3 68
Termonde à Gaud. . . . .	"	"	4 10	3 90	3 68 à 3 88
Gand à Bruges. . . . .	"	"	"	3 80	3 93 à 4 10
Bruges à Ostende. . . . .	"	"	"	3 80	3 79 à 3 90
Gand à Courtray. . . . .	"	"	"	4 30 à 4 40	3 57
Courtray à Mouscron. . . . .	"	"	"	"	4 48
Mouscron à Tournay. . . . .	"	"	"	"	4 48
Malines à Louvain. . . . .	3 00 à 4 00	2 50 à 2 83	3 60	3 50	3 49
Louvain à Tirlemont. . . . .	4 00 à 4 30	2 60 à 3 33	3 50 à 3 90	3 60	3 49
Tirlemont à Landen. . . . .	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 20	4 00 à 4 30	3 50
Landen à Waremme. . . . .	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	4 30 à 4 40	4 00 à 4 30	3 50
Waremme à Ans. . . . .	4 35 à 4 70	3 05 à 3 58	4 50	4 10	3 50
Ans à Liège. . . . .	"	"	"	"	3 50
Liège à Chênée. . . . .	"	"	"	"	5 00
Chênée à Verviers. . . . .	"	"	"	4 50	5 10 à 5 60
Verviers à Herbesthal. . . . .	"	"	"	4 60 à 5 60	5 45 à 5 55
Landen à St-Trondet à Hasselt	4 30 à 4 80	3 12 à 3 35	"	4 10	4 00
Bruxelles à Hal. . . . .	"	"	4 30	"	4 70
Hal à Braine-le-Comte. . . . .	"	"	4 00	4 30	5 00
Braine-le-Comte à Soignies. . . . .	"	"	"	"	4 96
Soignies à Mons. . . . .	"	"	"	"	4 96
Mons à Quiévrain. . . . .	"	"	"	5 00 à 5 40	5 18
Braine-le-Comte à Charleroy. . . . .	4 56 à 4 86	4 56 à 4 86	"	4 86	"
Charleroy à Namur. . . . .	"	"	4 72 à 4 86	"	"
Mouscron à Jurbise. . . . .	"	"	"	"	"

billes, depuis 1840 jusqu'à 1850 inclusivement.

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

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

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

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

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1851.		
		1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS de 17 à 22 kil.	PARALLÈLES de 25 à 27 kil.	A DOUBLE BOURRELET de 34 kilogr.
		Bruxelles à Malines.....	1833 1838 1841	20 » 5	» 20 »	46,802	21,188	59,000
Malines à Anyers.....	1856 1858 1840	24 » 5	» 24 5	54,805	6,762	74,600	18,700	29,200
Malines à Louvain.....	1857 1859 1841	24 » »	2 10 12	48,912	4,528	18,000	27,300	61,200
Louvain à Tirlemont.....	1857 1859 1841	19 » »	» 8 11	58,685	2,063	18,600	26,700	56,200
Tirlemont à Waremme.....	1858 1859 1841	26 » »	» 15 15	82,015	5,767	19,200	42,000	50,400
Waremme à Ans.....	1838 1841	20 »	» 20	40,083	5,757	14,900	53,700	57,000
Landen à Saint-Trond.....	1859	10	»	10,731	1,764	24,900	100	»
Saint-Trond à Hasselt.....	1847	17	»	17,458	2,562	2,000	57,000	»
Ans à la Meuse.....	1842	6	6	11,548	7,780	14,400	24,200	»
Liège à la frontière.....	1842 1843	4 53	» 59	77,147	10,573	17,900	71,800	83,800
Malines à Gand.....	1837 1859 1841	86 » »	» 53 25	111,124	6,993	138,100	53,700	42,800
Gand à Ostende.....	1858 1846 1849 1850	67 » » »	» 6 13 4	89,186	9,191	153,900	6,000	54,900
Gand à Courtray.....	1859	43	»	45,725	5,537	5,700	91,400	5,000
À reporter.....		379	260	641,583	88,659	821,200	304,800	430,100



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

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

SECTIONS.	ANNÉE DE LA MISE EN EXPLOITATION.	ÉTENDUE EN KILOMÈTRES.		DÉVELOPPEMENT DES VOIES EN MÈTRES COURANTS.		IMPORTANCE DES SECTIONS EN MÈTRES COURANTS DE RAILS, AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1881.		
		1 <sup>re</sup> VOIE.	2 <sup>e</sup> VOIE.	VOIES PRINCIPALES ET DOUBLES VOIES.	VOIES ACCESSOIRES ET DES STATIONS.	ONDULÉS de 17 à 22 kil.	PARALLÈLES de 25 à 27 kil.	A DOUBLE BOURRELET de 34 kilog.
Report.....	....	579	200	641,583	83,639	321,200	304,800	450,100
Courtray à Tournay.....	1842	34	"	49,956	4,447	18,000	68,700	22,100
	1847	"	5					
	1849	"	12					
Tournay à Jurbise.....	1847	15	"	96,987	3,135	"	204,500	"
	1848	33	"					
	1850	"	48					
Bruxelles à Tubise.....	1840	20	"	39,392	10,365	7,500	54,900	37,700
	1844	"	5					
	1846	"	15					
Tubise à Soignies.....	1841	17	"	33,333	6,263	900	35,000	25,500
	1846	"	17					
Soignies à Mons.....	1841	24	"	48,143	2,691	200	29,900	71,600
	1846	"	13					
	1847	"	11					
Mons à Quiévrain.....	1842	20	"	40,009	8,815	100	50,800	46,700
	1846	"	4					
	1847	"	16					
Braine à Namur.....	1842	14	"	126,982	13,514	"	163,600	113,000
	1843	65	"					
	1846	"	6					
	1847	"	19					
	1849	"	21					
TOTAUX.....		621	450	1,076,569	136,687	347,700	1,132,000	748,300
		1.071		1,213,256		2,428,200		

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

N° IX. — *Tableau statistique de la*

TRIMESTRES.	NOMBRE TOTAL		NOMBRE D'HEURES DE stationnement	NOMBRE DE LOCOMOTIVES ALLUMÉES.	CONSUMATION TOTALE DE COKE.	RÉPARTITION DU COKE CONSOMMÉ			
	DE LIEUX PARCOURUS.	DE VOITURES CHARGÉES TRANSPORTÉES A L'NE LIEU.				POUR LE PARCOURS.	POUR LE STATIONNEM <sup>t</sup>	POUR L'ALLUMAGE DES MACHINES.	POUR LE SERVICE.
1 <sup>er</sup> TRIMESTRE.	209,752	2,175,457	65,764	8,201	12,866,420	10,029,715	875,765	1,143,140	814,800
2 <sup>e</sup> TRIMESTRE.	208,751	2,589,066	65,025	8,024	10,885,194	8,528,544	912,193	1,125,560	519,295
3 <sup>e</sup> TRIMESTRE.	225,617	2,698,764	68,728	8,285	11,565,065	8,719,990	958,625	1,159,620	746,850
4 <sup>e</sup> TRIMESTRE.	259,974	2,616,161	68,528	8,495	15,200,285	9,942,860	905,040	1,189,500	1,165,085
Totaux et moyennes	884,094	9,877,448	265,843	25,005	48,514,964	57,020,909	5,629,623	4,620,420	3,244,010

consommation du coke pendant l'année 1850.

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

## N° X.

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

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

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

## N° XI.

*Relevé des quantités de coke fournies d'urgence en 1850, par marchés directs.*

STATIONS DE RÉCEPTION.	QUANTITÉS DE COKE FOURNIES.	DÉPENSÉ.	Observations.
	Kilog.	Fr. c.	
Manage . . . . .	18,310	302 11	
Manage . . . . .	53,000	907 50	Commandes faites d'urgence afin d'assurer le service par suite de l'insuffisance du <i>maxima</i> de divers lots de l'adjudication du 26 décembre 1849.
Malines . . . . .	21,525	369 00	
Tirlemont . . . . .	3,500	95 00	
Ans . . . . .	408,135	6,326 09	
Namur . . . . .	78,540	1,413 72	Commandes faites par suite de l'interruption des communications avec Namur.
TOTALX . . . . .	585,010	9,413 42	

## N° XII.

*Relevé des primes payées pour économies dans la consommation du coke,  
et pour régularité de marche des convois, pendant l'année 1880.*

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



## N° XIII.

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

DÉSIGNATION DES OBJETS.	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1850.		AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1851.	
	OBJETS		OBJETS	
	Destinés à l'exploitation. — FONDS DU BUDGET	Payés sur le fonds spécial.	Destinés à l'exploitation. — FONDS DU BUDGET.	Payés sur le fonds spécial (Par approximation.)
1 <sup>re</sup> catégoric. Matériel fixe .....	»	124,583 65	»	71,592 94
2 <sup>e</sup> id. Outils .....	85,470 56	»	81,766 58	»
3 <sup>e</sup> id. Ustensiles .....	60,797 80	»	60,243 58	»
4 <sup>e</sup> id. Engins d'incendie .....	8,060 10	»	5,132 20	»
5 <sup>e</sup> id. Mobilier .....	11,210 90	»	14,017 70	»
6 <sup>e</sup> id. Objets de consommation ....	115,686 94	»	95,581 52	»
7 <sup>e</sup> id. Couleurs et drogueries .....	24,428 21	10,280 75	20,443 75	5,074 05
8 <sup>e</sup> id. Cuirs et peaux .....	13,926 00	»	20,953 50	»
9 <sup>e</sup> id. Étoffes, merceries et passe- menteries.	68,234 82	94,560 28	92,724 75	52,593 30
10 <sup>e</sup> id. Métaux .....	204,933 76	53,717 67	207,012 30	25,052 66
11 <sup>e</sup> id. Clous, vis, serrures et quin- cailleries.	64,980 91	»	73,542 50	»
12 <sup>e</sup> id. Bois divers .....	134,609 85	24,836 88	222,673 58	22,294 70
13 <sup>e</sup> id. Pièces de rechange pour ma- chine.	341,614 13	»	543,552 40	»
14 <sup>e</sup> id. Pièces de rechange pour voi- tures.	79,247 70	139,971 53	180,751 05	28,570 95
15 <sup>e</sup> id. Objets pour fours à coke .....	8,017 80	»	12,424 60	»
16 <sup>e</sup> id. Objets pour la route .....	52,454 89	38,516 80	43,353 65	28,159 00
TOTAUX.....fr.	1,235,646 37	485,889 58	1,444,727 87	212,917 60
Totaux généraux.....	1,741,538 75		1,637,645 17	

## N° XIV.

## LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

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

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

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

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

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

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

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

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

## ARRÊTE :

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

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

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

Bruxelles, le 26 octobre 1850.

EM. VAN HOOREBEKE.

---

## N° XV.

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

Il a été convenu ce qui suit :

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

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

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

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

Fait en double à Bruxelles, le 25 juillet 1850.

*La direction du chemin de fer rhénan,*

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

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 26 juillet 1850.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

## N° XVI.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fait à Bruxelles, le 3 mai 1850.

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

PIDDINGTON.

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

*Le contrôleur délégué,*

FASSIAUX.

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

STREBEL.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 16 mai 1850.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

H. ROLIN.

## N° XVII.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Le contrôleur,*  
ÉVRARD.

J. BOUCHOMS,  
*Maître de poste.*

L. CORNET,  
*Maître de poste.*

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

Pour le directeur,  
FASSIAUX.

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

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

Pepinster, le 29 juin 1850.

J. BOUCHOMS.

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

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS							BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.			
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS			1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.	TOTAL.
	1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL				AU MINIMUM.	AU POIDS TAIÉ.					
							Par colis	Quint.						
<b>1850</b>														
JANVIER....	22,614	59,321	147,538	229,673	3,801	1,292	234,766	4,044	4,626	37	110	83	367	560
FÉVRIER....	20,260	53,359	170,050	243,669	1,234	1,304	246,207	4,397	4,777	38	105	100	297	502
MARS.....	24,642	60,047	199,227	284,816	2,460	2,035	289,311	5,318	6,068	53	166	97	344	600
AVRIL.....	30,082	69,990	231,061	331,133	2,243	2,594	335,970	6,070	7,269	80	134	101	403	638
MAI.....	35,824	79,236	237,197	402,057	12,941	3,031	418,029	6,552	8,844	100	166	140	477	803
JUIN.....	36,374	77,320	258,621	372,315	1,770	2,032	376,126	7,060	10,190	143	155	85	360	600
JUILLET....	42,727	85,713	270,127	398,567	5,481	2,948	406,996	7,581	12,830	231	158	101	332	591
AOÛT.....	51,862	100,655	265,052	417,569	2,849	5,057	425,475	8,644	16,992	209	119	60	252	431
SEPTEMBRE.	50,372	116,421	317,008	484,001	7,853	8,367	500,221	9,293	15,031	162	91	61	264	416
OCTOBRE ..	37,521	89,681	251,195	378,397	3,131	4,983	386,511	7,345	11,172	146	109	62	384	555
NOVEMBRE	24,314	63,119	198,155	290,588	2,273	1,527	294,388	5,026	6,064	99	91	71	306	468
DÉCEMBRE.	23,735	67,923	179,417	271,075	1,975	1,564	274,614	4,439	5,319	64	98	70	257	434
<b>TOTAL GÉNÉRAL.</b>	<b>400,527</b>	<b>928,685</b>	<b>2,774,648</b>	<b>4,103,860</b>	<b>48,020</b>	<b>36,734</b>	<b>4,188,614</b>	<b>75,778</b>	<b>109,182</b>	<b>1,360</b>	<b>1,524</b>	<b>1,040</b>	<b>4,043</b>	<b>6,607</b>



général des transports, pendant l'année 1850.

MARCHANDISES.												
FINANCES.	GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.							
	NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.			
		de 100 kilogr. et MOINS.	AU-DESSUS de 400 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.		
10,613	31,252	9,521	6,219	15,740	1,708	16,790	210	18,706	454	14,961	66,658	82,073
8,501	27,811	8,873	5,918	14,791	1,396	13,338	176	14,910	426	15,201	62,155	77,792
7,380	37,775	12,195	7,653	19,848	1,630	15,664	563	18,257	458	16,534	68,432	97,424
7,877	36,368	10,800	6,281	17,090	1,553	13,696	421	15,670	307	16,622	60,104	77,123
9,078	41,424	11,517	6,685	18,202	1,607	13,693	724	16,024	377	16,663	64,486	81,526
10,704	37,833	11,112	7,851	18,763	1,611	13,756	675	16,242	362	14,952	61,494	76,808
10,216	37,611	11,288	7,723	19,021	1,596	15,350	774	17,720	379	17,106	64,420	81,905
7,658	37,968	12,021	7,796	19,817	1,666	14,591	716	16,973	323	15,960	59,309	75,592
8,468	37,105	12,482	7,503	19,985	1,677	15,382	672	17,731	468	16,483	72,721	89,672
9,326	41,003	13,517	8,498	22,015	1,921	15,877	707	18,505	552	18,302	86,764	105,618
10,809	37,275	11,791	7,322	19,113	1,840	15,119	549	17,508	498	15,853	90,756	107,107
12,476	33,813	11,416	6,893	18,309	1,792	14,832	397	17,021	466	14,748	75,823	90,977
113,086	437,234	136,552	86,142	222,694	20,197	178,288	6,784	205,269	5,110	195,385	833,122	1,033,617

DÉSIGNATION DES MOIS.	VOYAGEURS						BAGAGES.			ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				FINANCIERS.	MARCHANDISES.														TÉLÉGRAPHE.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.			
	CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL.	TRANSPORT			4 <sup>e</sup> CATÉGORIE.	2 <sup>e</sup> CATÉGORIE.	3 <sup>e</sup> CATÉGORIE.	TOTAL.		GRANDE VITESSE.			PETITE VITESSE.						PRODUITS DIVERS.										
	4 <sup>e</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.	AU POIDS.							TOTAL.	DE 100 KILOG. ET MOINS.	AU-DESSUS DE 100 KILOG.	TOTAL.	EXPÉDITIONS		MARCHANDISES ORDINAIRES.			PRODUITS FAVORISÉS.			BULLETINS.	PRISE A DOMICILE.				AMENDES, ETC.	TOTAL.	TOTAL GÉNÉRAL.
																				AVEC REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.	TOTAL.	AVEC REMISE A DOMICILE.	DE STATION A STATION. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT COMPRIS.	CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT NON COMPRIS.	TOTAL.								
1850. JANVIER.....	96,408 58	433,046 44	433,362 77	362,817 49	6,309 84	2,444 35	374,544 65	4,907 25	22,768 44	24,675 69	2,687 75	4,289 48	4,082 91	7,726 48	10,098 27	5,425 69	32,918 84	44,507 56	44,426 37	47,594 79	443,400 76	4,770 32	462,462 87	3,377 23	404,278 50	218,807 48	326,462 91	4,409 80	4,425 26	706 37	5,944 43	539,293 58	»	42,764 97	966,484 60
FÉVRIER.....	85,485 86	420,817 81	467,389 79	373,393 46	4,762 77	3,424 50	378,280 73	2,060 75	21,517 62	23,578 37	2,467 75	953 99	4,484 68	6,594 98	9,033 65	4,445 43	29,520 92	44,396 44	40,917 03	44,678 82	444,913 59	4,543 79	428,436 20	3,446 43	404,260 26	493,235 35	300,942 04	3,945 30	877 09	724 48	5,543 57	475,538 84	»	8,875 48	904,919 95
MARS.....	409,084 25	443,509 80	497,056 35	449,650 40	3,454 04	6,408 58	459,213 02	2,485 25	29,986 85	32,472 10	3,444 65	4,869 38	4,474 02	7,949 38	11,292 78	3,845 97	44,979 67	44,347 42	56,297 09	49,267 77	438,794 31	5,487 44	463,246 49	3,740 82	425,560 62	222,404 70	354,373 44	4,832 40	4,485 42	4,025 53	7,043 35	577,960 07	»	13,649 89	4,404,785 48
AVRIL.....	430,978 32	462,974 43	235,384 44	529,330 59	3,068 23	8,025 54	540,424 36	2,833 25	36,022 96	38,856 24	4,744 30	4,569 88	4,440 74	10,486 95	13,467 54	4,439 73	36,534 54	44,560 48	48,094 09	46,382 78	424,584 93	3,430 46	444,397 87	3,074 44	440,772 88	485,789 36	299,636 65	4,283 00	4,084 50	828 28	6,492 78	495,322 29	»	44,080 45	4,407,734 88
MAI.....	460,657 67	487,573 43	290,458 98	638,389 78	24,715 45	6,934 25	670,039 48	3,073 00	45,643 64	48,686 64	6,247 05	2,244 51	2,076 48	10,340 48	14,658 47	4,648 80	40,469 78	44,986 70	52,456 48	46,680 90	423,243 30	5,742 88	445,607 08	2,936 72	409,221 34	209,794 67	324,952 70	4,475 45	4,297 48	888,97	6,664 90	526,378 46	»	49,344 42	4,289,939 39
JUIN.....	467,057 94	493,249 95	256,955 62	617,233 54	2,735 82	4,902 96	624,872 29	3,344 75	53,547 40	56,862 45	9,275 60	2,423 26	4,224 59	8,688 04	12,035 86	5,457 41	38,387 79	43,078 45	52,065 94	47,449 43	423,854 45	6,243 24	447,243 82	2,830 39	98,052 84	499,938 44	300,821 34	4,444 90	4,267 67	867 49	6,577 06	506,678 46	»	42,390 94	4,227,572 44
JUILLET.....	216,445 72	234,842 84	274,979 43	723,267 66	9,933 64	6,658 96	739,860 26	3,547 75	74,933 96	75,484 74	44,494 35	4,908 46	4,530 33	8,306 30	14,745 09	5,424 38	38,564 94	43,867 44	52,429 08	46,684 46	433,788 83	7,292 45	457,765 74	2,998 91	442,308 09	205,486 96	320,493 96	4,580 55	4,482 89	808 74	6,572 48	537,260 96	»	10,229 95	4,394,490 70
AOUT.....	280,866 69	293,796 65	275,746 93	850,440 27	4,446 34	44,455 30	868,984 94	4,000 50	96,566 44	100,566 64	44,558 50	4,787 54	884 26	5,954 47	8,623 27	3,963 06	39,800 58	44,224 03	54,024 64	47,480 24	428,457 54	7,483 84	453,424 59	2,497 81	406,984 65	202,792 29	312,274 75	4,327 35	4,443 94	722 46	6,493 72	525,944 67	»	8,915 43	4,534,523 45
SEPTEMBRE.....	252,476 69	340,970 66	320,932 75	884,080 40	40,274 26	25,447 57	949,474 93	4,337 00	83,097 99	87,434 99	40,888 40	4,082 87	874 52	5,807 20	7,764 59	4,330 47	44,529 78	43,744 40	55,274 48	47,046 36	435,908 28	5,820 34	458,744 95	3,590 56	405,885 47	240,696 55	350,472 58	4,663 80	4,490 31	4,072 47	7,226 28	574,444 99	685 20	47,954 26	4,649,944 23
OCTOBRE.....	475,361 26	229,433,88	246,966 55	651,464 69	4,962 36	42,783 85	669,207 90	3,424 50	57,748 64	64,440 44	9,303 85	4,734 94	979 92	10,254 64	12,960 47	4,727 28	44,598 68	45,517 64	60,446 32	49,850 55	438,994 40	6,859 08	465,704 03	4,024 42	449,480 93	280,399 44	403,904 46	5,073 90	4,482 30	4,440 79	7,696 99	637 448 80	828 20	5,327 44	4,400,923 05
NOVEMBRE.....	406,744 22	458,777 47	486,426 44	454,647 80	3,045 75	4,814 61	459,505 46	2,350 50	30,498 86	32,849 36	5,894 30	4,444 89	4,404 26	7,649 44	9,868 56	5,483 97	39,650 57	43,784 76	53,435 33	49,248 22	432,206 35	4,740 94	456,465 54	3,778 44	400,035 60	289,408 49	392,921 90	4,870 85	4,466 66	4,427 87	7,465 38	609,988 42	4,435 00	445,437 55	4,239,850 02
DÉCEMBRE.....	400,538 47	455,586 43	463,409 48	449,234 08	2,643 37	4,933 62	426,814 07	2,082 75	25,943 38	27,996 43	4,307 55	4,452 47	4,484 38	6,484 38	8,520 93	5,907 68	40,248 84	43,438 87	53,687 74	48,852 78	427,378 04	3,622 44	449,853 23	3,257 33	92,643 64	240,564 48	336,462 42	4,645 20	4,537 86	955 22	7,408 28	547,444 34	4,472 66	43,839 64	4,065,666 97
<b>TOTAUX GÉNÉRAUX.</b>	<b>4,884,505 37</b>	<b>2,324,245 56</b>	<b>2,745,465 90</b>	<b>6,950,916 83</b>	<b>77,024 54</b>	<b>400,271 09</b>	<b>7,428,209 46</b>	<b>35,444 25</b>	<b>575,485 82</b>	<b>640,600 07</b>	<b>87,974 75</b>	<b>48,828 07</b>	<b>45,307 76</b>	<b>95,642 35</b>	<b>429,778 48</b>	<b>57,435 97</b>	<b>463,904 87</b>	<b>459,020 26</b>	<b>622,922 43</b>	<b>240,823 80</b>	<b>4,558,888 75</b>	<b>59,706 83</b>	<b>4,829,449 38</b>	<b>39,549 84</b>	<b>4,289,484 76</b>	<b>2,688,440 95</b>	<b>4,017,445 55</b>	<b>54,219 50</b>	<b>45,438 35</b>	<b>44,465 07</b>	<b>80,522 92</b>	<b>6,550,279 98</b>	<b>3,824 06</b>	<b>279,444 06</b>	<b>44,847,540 53</b>

N° XX.

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

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TRANSPORTS			1 <sup>re</sup> catégorie	2 <sup>e</sup> catégorie	3 <sup>e</sup> catégorie	TOTAL	
		1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	TOTAL.			GÉNÉRAL	Par colis						AU POIDS TAXÉ.
		CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	—				Quint.						—
NORD.	Bruxelles (Nord) . . . . .	74,527	143,772	265,327	483,626	5,309	4,803	493,828	9,757	16,816	289	139	84	116	339
	Vilvorde . . . . .	3,094	21,742	62,045	86,881	445	130	87,456	384	119	"	"	"	"	"
	Malines . . . . .	17,875	52,185	117,035	187,095	298	948	188,341	3,159	2,039	23	141	142	452	735
	Duffel . . . . .	900	7,102	19,330	27,332	66	64	27,462	262	181	"	3	"	"	3
	Contich . . . . .	250	948	7,012	8,240	"	"	8,240	"	"	"	"	"	"	"
	Vieux-Dieu . . . . .	329	1,914	13,713	15,956	"	"	15,956	"	"	"	"	"	"	"
	Anvers { Borgerhout . . . . .	32,679	66,531	99,518	198,728	5,978	1,472	206,178	4,375	7,829	71	103	101	643	849
	{ Escaut . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	TOTAUX . . . . .	129,654	294,194	584,010	1,007,858	12,186	7,417	1,027,461	17,077	29,064	386	388	327	1,21	1,936
	OUEST.	Capelle . . . . .	300	2,008	13,716	16,024	"	"	16,024	"	"	"	"	"	"
Londerzeel . . . . .		205	1,094	7,949	9,248	"	"	9,248	"	"	"	"	"	"	"
Maldern . . . . .		90	834	5,582	6,495	"	"	6,495	16	8	"	19	16	9	44
Duggenhout . . . . .		62	830	5,202	6,094	"	"	6,094	12	5	"	"	"	"	"
Termonde . . . . .		2,462	11,956	38,887	53,305	2,232	626	56,163	717	421	2	3	23	116	142
Audeghem . . . . .		693	4,503	9,914	15,110	378	33	15,521	302	174	"	2	"	"	2
Wichelen . . . . .		108	1,056	6,572	7,736	"	"	7,736	"	"	"	"	"	"	"
Wetteren . . . . .		859	2,908	25,081	28,848	2	111	28,961	182	135	"	11	10	52	79
Melle . . . . .		245	2,349	11,446	14,040	"	"	14,040	"	"	"	"	"	"	"
Gand . . . . .		22,478	59,295	172,182	253,955	6,970	2,803	263,728	4,355	5,150	45	58	84	261	443
Landeghem . . . . .		224	1,226	9,329	10,779	"	67	10,846	"	"	"	"	"	"	"
Hansbeke . . . . .		62	400	3,974	4,436	"	"	4,436	"	"	"	"	"	"	"
Aeltre . . . . .		622	3,200	16,109	20,021	"	67	20,088	121	70	"	26	34	19	79
Bloemendael . . . . .		329	1,417	18,509	20,255	"	"	20,255	6	"	"	"	"	"	"
Oostcamp . . . . .		4	31	688	723	"	"	723	"	"	"	"	"	"	"
Bruges { Station . . . . .		11,671	32,209	100,581	144,461	2,880	3,058	150,399	2,065	1,921	8	56	15	421	492
{ Bassin . . . . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Jabbeke . . . . .		119	915	14,167	15,201	"	"	15,201	"	"	"	"	"	"	"
Plasseghem . . . . .		103	1,013	11,148	12,264	"	"	12,264	1	"	"	"	"	"	"
Ostende . . . . .		14,241	27,651	40,420	91,312	615	451	92,378	1,542	5,422	60	15	4	10	29
Nazareth . . . . .		185	518	9,886	10,589	"	"	10,589	"	"	"	"	"	"	"
Deynze . . . . .		991	5,740	34,459	41,190	382	56	41,628	407	326	"	45	50	42	117
Olsène . . . . .		7	241	2,233	2,481	"	"	2,481	"	"	"	"	"	"	"
Machelen . . . . .		3	11	34	48	"	"	48	"	"	"	"	"	"	"
Waereghem . . . . .		287	2,298	23,736	26,319	"	28	26,347	153	57	"	3	"	"	3
Haerlebeke . . . . .		120	1,398	13,051	14,569	"	2	14,571	42	24	"	2	"	"	2
Courtray . . . . .		4,252	15,235	60,913	80,400	3,464	824	84,688	2,090	1,413	4	34	31	111	176
Mousseron . . . . .		1,607	6,765	42,170	50,542	31	876	51,449	962	536	15	11	2	4	17
Néchin . . . . .		79	900	13,154	14,133	"	"	14,133	57	11	"	"	"	12	12
Templeuve . . . . .		114	416	6,063	6,593	"	"	6,593	"	"	"	"	"	"	"
Tournay . . . . .	7,804	19,381	75,996	103,181	2,670	1,356	107,207	2,514	1,664	4	24	19	18	61	
Havannes . . . . .	10	203	3,601	3,814	"	"	3,814	"	"	"	"	"	"	"	
Bary . . . . .	131	629	3,587	4,347	"	"	4,347	1	"	"	"	"	"	"	
Leuze . . . . .	2,011	6,487	28,891	37,389	104	25	37,518	930	354	"	11	7	12	30	
Ligne . . . . .	363	817	6,240	7,420	"	"	7,420	"	"	"	"	"	"	"	
Ath . . . . .	1,722	8,124	34,901	44,747	1,115	64	45,926	865	432	3	5	2	1	8	
Maffles . . . . .	132	635	1,817	2,584	"	"	2,584	16	27	"	"	"	"	"	
Chièvres et Attres . . . . .	161	808	3,015	3,984	"	"	3,984	37	19	"	1	"	"	1	
Brugelotte . . . . .	1,602	3,497	10,864	15,963	"	"	15,963	179	216	5	4	1	2	7	
Lens . . . . .	194	1,100	5,176	6,470	"	"	6,470	"	"	"	"	"	"	"	
TOTAUX . . . . .	76,661	230,096	900,313	1,207,070	20,843	10,447	1,238,360	17,662	18,435	146	370	284	1,090	1,744	

MARCHANDISES.												
FINANCES.	GRANDE VITESSE.					PETITE VITESSE.						
	SOMBRE 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.
		Quintaux.	Quintaux.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.			CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.	
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.			
10,915	82,843	19,652	10,137	29,789	3,565	13,617	197	17,379	466	6,761	3,523	10,750
299	2,840	650	324	978	251	131	5	387	17	361	250	628
1,730	12,903	3,512	1,235	4,747	611	2,034	16	2,061	157	4,305	928	5,430
99	1,553	436	11	447	80	195	4	279	25	200	59	235
"	397	101	25	126	1	4	"	5	3	46	37	86
4	271	87	28	115	1	47	"	48	1	4	"	5
5,655	44,042	13,396	11,906	25,362	1,117	22,477	362	23,458	817	35,721	4,412	49,950
"	"	"	"	"	673	19,953	289	11,915	98	4,321	1,351	5,770
18,603	145,318	37,834	23,730	61,564	6,299	49,453	873	56,650	1,625	51,719	10,569	63,904
1	430	143	105	248	3	189	4	196	5	149	181	315
"	200	60	42	122	1	16	"	17	1	80	"	81
32	436	119	83	212	48	25	"	83	9	63	26	98
20	253	68	14	102	16	20	"	36	18	73	"	91
600	6,253	1,750	755	2,505	951	4,801	"	5,752	22	731	629	1,352
117	2,223	568	179	745	393	716	"	1,109	10	450	112	591
"	373	132	31	163	2	4	"	6	4	1	"	5
347	2,015	547	291	638	126	593	4	723	21	89	61	174
"	817	228	27	255	3	9	"	12	"	"	"	"
4,276	35,316	9,839	7,967	17,835	2,248	13,019	240	15,507	256	4,139	1,448	5,873
"	301	98	29	127	4	122	"	126	3	49	19	71
"	52	12	"	12	"	5	"	5	"	50	"	50
278	1,193	313	225	638	15	383	24	422	7	232	61	313
"	364	86	55	111	10	277	"	297	2	61	28	91
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1
2,268	11,644	2,664	528	3,192	399	848	4	1,251	43	574	29	646
"	6	3	6	9	23	29	69	121	21	450	3,640	4,117
"	74	29	4	33	1	"	"	1	3	117	242	312
"	181	62	20	82	4	7	"	11	4	221	401	626
1,477	13,910	3,450	1,116	4,566	78	3,180	58	3,316	422	5,517	3,151	9,090
"	66	22	9	31	"	20	"	20	"	1	"	1
317	2,203	517	370	887	68	621	"	659	9	326	338	673
"	43	10	"	10	"	"	"	"	4	"	"	4
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
194	839	214	139	353	16	345	"	361	4	110	105	219
146	577	147	25	172	58	257	"	315	7	82	152	241
1,975	8,526	2,736	1,738	4,494	552	7,614	110	8,276	302	1,607	1,164	3,073
743	1,964	465	652	1,117	130	1,017	8	1,155	12	1,219	2,651	3,882
74	228	74	22	96	"	72	"	72	"	323	133	456
1	145	40	4	44	1	12	"	13	"	248	155	403
1,583	11,895	3,114	1,926	4,180	368	4,350	13	4,731	113	2,439	18,489	21,091
"	22	7	2	9	"	"	"	"	"	"	"	"
1	137	39	4	43	"	39	"	39	"	15	53	68
499	3,917	937	142	1,079	106	1,442	49	1,597	24	1,061	2,947	4,032
"	436	138	56	194	22	190	16	230	1	36	98	135
1,048	4,432	1,138	339	1,477	502	818	"	1,320	51	621	2,539	3,208
55	246	61	18	73	"	200	214	414	"	747	1,394	2,141
105	365	82	10	92	8	39	"	38	3	37	2,166	2,206
190	945	232	51	284	5	592	"	597	"	156	596	752
7	516	150	18	168	6	54	"	60	"	106	321	427
15,768	114,666	29,332	16,302	46,634	6,167	41,926	815	48,608	1,423	22,231	43,335	66,989

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 <sup>re</sup> catégorie	2 <sup>e</sup> catégorie	3 <sup>e</sup> catégorie	TOTAL	
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.						AU POIDS TAXÉ.
						Par colis	Quint.								
	Harecht . . . . .	211	1,577	10,477	12,265	"	"	12,265	"	"	"	"	"	"	"
	Wespelaar . . . . .	225	493	1,279	1,997	"	"	1,997	"	"	"	"	"	"	"
	Louvain } Station . . . . .	12,112	36,215	65,751	114,078	1,326	1,387	116,091	2,817	1,653	10	49	47	65	191
	Louvain } Bassin . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Vertryck . . . . .	210	1,099	6,753	8,062	"	"	8,062	3	1	"	"	"	"	"
	Tirlemont . . . . .	3,001	13,327	37,502	53,830	244	306	54,380	1,300	857	1	54	66	291	411
	Esemael . . . . .	"	61	459	520	"	"	520	"	"	"	"	"	"	"
	Landen . . . . .	773	3,601	17,733	22,107	1,028	2	23,737	319	150	"	7	4	25	36
	Velm . . . . .	51	237	1,694	2,182	"	"	2,182	"	"	"	"	"	"	"
	St-Trond . . . . .	1,904	7,622	27,745	37,271	54	53	37,378	1,122	603	6	41	20	184	245
	Cortenbosch . . . . .	121	354	4,351	4,826	"	"	4,826	"	"	"	"	"	"	"
	Alken . . . . .	192	598	5,254	6,044	"	"	6,044	"	"	"	"	"	"	"
	Hasselt . . . . .	1,130	4,696	20,420	26,246	2,017	6	28,269	422	448	3	04	42	224	360
	Gingelom . . . . .	05	216	985	1,296	"	"	1,296	"	"	"	"	"	"	"
	Rosoux . . . . .	"	119	718	837	"	"	837	"	"	"	"	"	"	"
EST.	Waremmé . . . . .	606	4,085	20,329	25,111	526	2	25,639	486	145	1	12	8	15	35
	Fexhe . . . . .	152	1,063	15,311	16,526	"	"	16,526	56	20	"	2	"	"	2
	Ans . . . . .	153	1,281	19,167	20,601	737	"	21,338	201	52	2	13	4	6	23
	Hautpré . . . . .	589	3,280	14,967	18,836	321	"	19,157	188	123	"	3	14	21	38
	Liège } Station . . . . .	21,153	36,134	83,524	140,811	2,595	899	144,305	3,381	6,840	56	63	21	60	144
	Liège } Meuse . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Chénée . . . . .	812	1,803	27,217	29,832	"	"	29,832	205	149	"	4	4	13	21
	Cbaudfontaine . . . . .	2,124	3,238	14,122	19,484	"	"	19,484	181	247	1	"	"	"	"
	Le Trooz . . . . .	228	725	8,233	9,186	"	"	9,186	"	"	"	"	"	"	"
	Nessonvaux . . . . .	322	1,296	10,507	12,125	"	"	12,125	82	33	"	"	"	"	"
	Pépinster . . . . .	3,010	6,943	35,312	45,265	"	11	45,276	955	956	19	15	11	16	42
	Spa . . . . .	1,205	909	923	2,037	"	"	3,037	47	317	"	"	"	"	"
	Ensival . . . . .	123	257	3,707	4,097	"	"	4,097	41	16	"	"	"	"	"
	Verviers . . . . .	0,581	17,907	62,167	106,655	5	171	106,631	2,644	3,708	19	21	2	161	187
	Dolhain . . . . .	407	1,197	19,438	21,042	"	"	21,042	158	66	"	1	"	"	1
	Herbesthal . . . . .	808	2,580	9,425	12,813	"	69	12,882	324	117	"	"	"	"	"
	TOTAL . . . . .	58,388	152,924	565,670	776,982	9,453	2,806	789,241	14,032	16,536	150	382	243	1,111	1,730

MARCHANDISES.												
FINANCES.	GRANDE VITESSE.					PETITE VITESSE.						
	NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTALX.	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.		
"	672	194	29	223	10	26	"	36	"	437	33	470
"	206	44	10	54	"	"	"	"	"	"	"	"
2,285	13,367	3,946	4,039	7,985	738	3,265	37	6,040	228	2,637	1,931	4,795
"	"	"	"	"	31	3,841	72	3,944	1	4,190	15,776	19,967
2	455	116	29	145	1	46	"	47	0	518	521	1,045
1,344	7,822	2,441	1,817	4,258	570	2,369	8	2,896	136	2,410	10,633	15,379
"	67	21	1	22	"	207	5	212	3	106	456	565
554	1,660	381	70	451	9	552	20	617	20	423	7,645	8,064
"	86	24	2	26	"	5	"	5	"	32	13	45
1,032	3,808	968	696	1,664	27	1,452	45	1,524	12	1,861	4,737	9,410
"	96	21	8	29	"	13	"	13	"	"	"	"
"	208	50	12	71	1	78	"	79	3	13	41	97
1,213	3,841	937	383	1,320	120	1,191	4	1,315	45	849	344	1,237
"	212	53	21	74	"	24	"	24	1	197	383	491
1	237	64	7	71	1	33	"	34	1	310	1,017	1,326
771	1,679	397	166	563	14	298	"	312	13	2,825	2,146	4,984
77	218	63	10	73	10	192	"	202	4	150	2,250	2,404
176	369	97	71	168	3	138	"	141	"	491	49,401	49,892
93	997	291	18	309	24	143	"	167	"	272	10,318	10,590
5,802	26,409	0,522	14,378	23,900	865	10,816	213	11,694	337	22,151	79,936	102,424
"	"	"	"	"	"	63	626	709	21	396	26,144	26,561
534	1,268	399	181	580	48	1,751	4	1,803	204	8,665	20,611	29,480
78	237	72	8	80	8	9	4	21	"	3	370	373
1	251	86	27	113	10	106	34	150	1	85	634	720
55	330	112	77	189	27	79	"	106	2	63	1,389	1,454
479	1,901	552	273	825	45	681	33	759	5	190	10,888	11,083
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
62	1,048	358	134	492	44	35	"	79	1	55	54	110
1,397	9,230	4,954	3,578	8,529	406	3,423	9	3,838	9	1,240	2,350	3,599
176	476	213	92	305	121	93	"	214	"	108	5,539	5,647
116	187	31	28	59	14	47	"	61	2	1,791	27,529	29,322
16,250	77,366	26,413	26,163	52,578	3,156	32,966	1,120	37,242	1,054	55,178	283,289	339,521

LIGNES.	DÉSIGNATION DES STATIONS.	VOYAGEURS						BAGAGES.		EQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.				
		CIVILS.				MILITAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	TOTAL GÉNÉRAL	TRANSPORTS		1 <sup>re</sup> catégorie	2 <sup>e</sup> catégorie	3 <sup>e</sup> catégorie	TOTAL	
		1 <sup>re</sup> CLASSE.	2 <sup>e</sup> CLASSE.	3 <sup>e</sup> CLASSE.	TOTAL.				AU MINIMUM.						AU POIDS TAXÉ.
								Par colis	Quint.						
	Bruxelles (Midi) . . . . .	43,864	62,827	130,494	237,185	1,072	3,728	241,985	6,802	12,864	196	185	107	312	604
	Ruysbroeck . . . . .	382	1,961	27,296	29,639	"	"	29,639	53	20	"	"	"	"	"
	Loh. . . . .	403	437	2,367	3,227	"	"	3,227	"	"	"	"	"	"	"
	Hal . . . . .	3,694	15,809	44,556	64,059	"	737	64,795	978	341	"	6	2	11	19
	Lombceek . . . . .	404	325	715	1,444	"	"	1,444	"	"	"	"	"	"	"
	Tubise . . . . .	1,041	3,493	13,482	18,016	"	53	18,069	163	54	"	13	14	17	44
	Braine-le-Comte. . . . .	1,575	8,473	25,840	35,888	11	111	36,010	373	272	1	4	1	2	7
	Hennuyères . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Écaussines. . . . .	453	2,138	7,131	9,722	1	4	9,727	57	39	"	1	"	"	1
	Manage. . . . .	2,263	5,336	21,715	29,314	"	155	29,469	582	302	"	9	5	0	23
	Gouy-le-Picton . . . . .	95	475	2,263	2,838	"	"	2,838	"	"	"	"	"	"	"
	Pont-à-Celles. . . . .	23	314	1,623	1,965	"	"	1,965	"	"	"	"	"	"	"
	Luttre . . . . .	139	668	4,450	5,463	"	"	5,463	37	20	"	"	1	"	1
	Gosselies . . . . .	691	2,113	15,765	18,569	"	79	18,648	225	125	1	2	"	20	22
	Roux . . . . .	233	1,022	6,644	7,899	"	56	7,955	67	30	"	"	"	"	"
	Marchienne . . . . .	1,585	3,349	17,579	22,513	"	"	22,513	372	261	"	"	4	14	18
	Charleroy . . . . .	4,645	11,005	52,021	67,671	600	358	69,119	1,503	1,041	10	8	4	4	16
	Châtelineau . . . . .	1,403	3,527	30,248	35,178	"	31	35,209	477	152	"	1	1	1	3
	Farciennes. . . . .	95	400	4,283	4,668	"	"	4,668	"	"	"	"	"	"	"
	Tamines . . . . .	383	714	8,439	9,536	"	61	9,617	80	31	"	"	"	4	4
	Auvclais . . . . .	34	275	2,133	2,442	"	"	2,442	"	"	"	"	"	"	"
	Moustier . . . . .	138	789	8,433	9,360	"	"	9,360	"	"	"	"	"	"	"
	Floreffe. . . . .	180	1,036	10,124	11,340	"	"	11,340	140	20	"	"	"	"	"
	Namur { Station. . . . .	3,645	6,799	33,304	43,638	925	530	45,293	575	993	2	20	6	13	39
	{ Meuse. . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Soignies. . . . .	1,576	6,049	17,717	25,342	"	38	25,380	485	256	7	6	4	6	16
	Jurbise . . . . .	534	3,651	19,648	23,833	"	"	23,833	201	60	1	4	4	7	15
	Mons. . . . .	10,811	33,830	70,485	115,126	2,365	733	118,224	3,206	1,852	14	26	14	14	54
	Jemmapes . . . . .	430	3,534	23,851	27,915	"	61	27,976	196	40	"	"	"	"	"
	St-Ghislain. . . . .	1,086	6,317	31,774	39,177	"	23	39,200	651	150	1	"	1	"	1
	Boussu . . . . .	313	2,056	8,276	10,645	"	8	10,653	132	39	"	2	"	"	2
	Thulin . . . . .	296	1,878	10,324	12,498	"	38	12,536	119	30	"	"	"	"	"
	Quévrain . . . . .	2,154	8,595	24,522	35,271	"	398	35,669	1,478	835	23	4	3	1	8
	TOTAL de la ligne du Midi . . . . .	84,768	199,605	677,408	961,981	5,264	7,222	975,467	19,267	19,845	256	291	171	435	697
	Id. id. Est. . . . .	58,388	152,924	565,670	776,982	9,453	2,806	789,241	14,932	16,536	150	382	243	1,111	1,736
	Id. id. Ouest. . . . .	76,661	230,096	900,313	1,207,070	20,843	10,447	1,238,360	17,662	18,435	146	370	284	1,090	1,744
	Id. id. Nord. . . . .	129,654	204,194	584,010	1,007,858	12,186	7,417	1,027,461	17,977	26,964	386	388	327	1,211	1,920
	TOTAL. . . . .	349,471	877,019	2,727,401	3,953,801	47,746	27,892	4,029,529	69,838	81,780	938	1,431	1,025	3,847	6,303
	Flandre occidentale. . . . .	1,116	2,575	5,550	9,250	274	"	9,524	406	410	3	44	15	137	196
	Mons à Manage . . . . .	486	1,168	3,365	5,019	"	"	5,019	237	68	"	"	"	3	3
	Franco-Belge (par Monscon). . . . .	9,453	12,128	18,216	39,797	"	582	40,379	1,844	4,352	58	"	"	15	15
	Belge-Rhénan. . . . .	15,615	22,908	17,609	56,132	"	8,074	64,206	1,500	13,469	203	41	"	4	48
	Franco-Belge (par Quétrain). . . . .	23,189	11,487	2,326	37,002	"	186	37,188	1,933	9,081	158	5	"	37	42
	Anglo-Belge-Rhénan . . . . .	1,185	1,328	"	2,513	"	"	2,513	"	"	"	"	"	"	"
	Entre-Sambre-et-Meuse . . . . .	12	72	172	256	"	"	256	"	13	"	"	"	"	"
	TOTAL GÉNÉRAUX. . . . .	400,527	928,686	2,774,648	4,103,860	48,020	36,734	4,188,614	75,778	100,182	1,360	1,524	1,040	4,043	6,607



FINANCES.	MARCHANDISES.											
	GRANDE VITESSE.				PETITE VITESSE.							
	NOMBRE d'expéditions.	EXPÉDITIONS		TOTAL DU POIDS en QUINTAUX.	MARCHANDISES ORDINAIRES.				PRODUITS FAVORISÉS.			
		DE 100 kilogr. et MOINS.	AC-DÉSSES de 100 kilogr.		Àvec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.	Àvec REMISE à DOMICILE.	DE STATION A STATION.		TOTAL.
Quintaux.	Quintaux.	Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT compris.	CHARGEMENT et DÉCHARGEMENT non compris.	Tonneaux.	Tonneaux.	
5,200	39,518	8,421	6,247	14,068	444	13,059	65	13,598	40	3,080	3,623	6,752
26	176	41	54	95	1	347	15	363	"	50	93	143
"	179	59	22	81	7	72	"	79	"	3	15	18
544	2,651	638	233	871	243	1,485	"	1,728	3	265	1,851	2,119
"	177	57	27	84	42	520	"	562	"	63	702	765
293	1,667	407	225	632	297	1,658	64	2,019	45	670	1,946	2,661
1,044	1,633	428	70	502	234	981	"	1,215	8	872	1,168	2,040
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,336	1,336
227	1,122	223	19	242	14	258	795	1,067	1	1,657	20,671	22,329
1,032	3,010	569	85	653	26	511	"	537	1	3,870	12,576	16,447
"	242	65	10	75	"	25	"	25	"	133	93	246
"	125	31	1	35	"	9	"	9	1	90	"	91
64	542	120	48	168	"	69	"	69	2	260	549	811
774	2,321	509	129	638	266	811	"	1,077	123	6,528	10,426	17,077
210	775	152	48	200	5	111	5	121	47	827	18,711	19,585
1,114	3,087	678	191	872	54	2,197	481	2,732	104	10,795	9,477	20,376
2,472	6,616	1,694	533	2,137	369	2,953	186	3,508	94	5,927	32,108	39,129
1,297	3,919	1,049	276	1,325	47	1,326	87	1,460	42	2,380	13,907	16,329
"	358	95	43	138	15	237	"	252	3	364	510	877
212	510	96	6	102	6	444	12	462	10	2,714	1,401	4,185
"	181	43	6	49	1	10	"	11	"	2	"	2
5	323	85	16	101	1	52	"	53	12	12	"	24
82	478	116	39	155	"	235	"	235	"	394	332	728
1,709	6,897	1,744	417	2,161	146	2,599	156	2,901	54	2,635	8,360	11,049
"	"	"	"	"	5	55	4	64	"	669	1,647	2,310
579	2,061	448	152	600	323	844	61	1,228	16	4,480	9,814	14,310
112	377	61	18	79	1	57	"	58	2	101	1,505	1,608
3,144	14,928	3,513	1,214	4,727	605	2,727	214	3,546	25	2,167	2,344	4,536
397	1,323	236	72	308	37	706	21	764	1	103	72,940	73,044
891	1,761	441	77	518	114	804	111	1,029	6	661	34,073	34,640
384	736	137	3	140	77	970	"	1,047	20	403	8,233	8,656
287	440	95	11	106	25	332	5	382	1	119	15,939	16,059
1,009	3,168	2,142	8,997	11,139	14	904	3	921	156	1,179	522	1,857
23,168	92,424	24,301	19,299	43,603	3,419	37,418	2,285	43,122	826	53,393	287,924	342,143
16,250	77,366	20,413	26,165	52,578	3,156	32,966	1,120	37,242	1,054	55,178	283,289	339,521
16,766	114,056	30,332	16,302	46,634	6,167	41,926	815	48,908	1,423	22,231	43,335	66,989
18,693	145,348	37,834	23,730	61,564	6,209	49,458	873	56,630	1,625	51,719	10,560	63,904
74,879	429,194	118,883	85,496	204,379	19,041	161,768	5,093	185,902	4,928	182,521	625,108	812,557
898	5,573	1,393	434	1,827	684	1,632	98	2,414	82	796	1,194	2,072
1,329	2,449	495	212	707	472	2,489	332	3,284	100	2,893	186,263	189,256
1,914	"	2,119	"	2,119	"	1,135	7	1,142	"	1,893	193	2,086
12,495	"	5,869	"	5,869	"	5,720	1,254	6,974	"	4,715	20,127	24,842
21,566	"	7,789	"	7,789	"	5,550	"	5,550	"	2,551	"	2,551
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5	18	4	"	4	"	3	"	3	"	16	237	253
113,086	437,234	136,552	86,142	222,694	20,197	178,288	6,784	205,269	5,110	195,385	833,122	1,033,617

Table with multiple columns: VOYAGEURS (CIVILS, MILITAIRES, EXTRAORDINAIRES), BAGAGES (TRANSPORT), CHEVAUX ET BESTIAUX (ÉQUIPAGES), FINANCES, MARCHANDISES (GRANDE VITESSE, PETITE VITESSE, PRODUITS DIVERS), and TOTAL. Rows list stations like Bruxelles (Nord), Lille, Valenciennes, etc.

LIGNE DU MIDI.

Chénée . . . . .	2,837 25	2,753 75	49,086 50	24,677 50	"	"	24,677 50	404 75	701 79	803 54	"	35 50	32 50	302 60	370 60	278 65	4,301 44	383 78	1,684 92	674 66	47,851 04	43 05	48,538 75	2,401 94	62,741 51	60,091 40	124,937 85	699 60	"	8 34	707 91	445,869 43	438 34	472,438 06		
Chaufontaine . . . . .	5,447 75	4,400 75	7,726 75	46,945 25	"	"	46,945 25	90 00	964 92	1,051 92	21 40	"	"	"	"	46 45	245 97	22 60	268 57	66 12	53 04	34 00	48,538 75	2,401 94	62,741 51	60,091 40	124,937 85	699 60	"	2 55	22 45	4,537 32	457 41	49,759 45		
Le Trooz . . . . .	315 50	821 25	4,969 50	6,406 25	"	"	6,406 25	"	"	"	"	"	"	"	"	45	207 55	45 50	253 05	94 06	939 98	453 94	4,489 98	3 32	1,009 15	1,081 80	4,093 44	49 90	"	70	53 70	3,927 23	"	40,033 93		
Nessonvaux . . . . .	681 00	4,655 00	6,479 50	8,515 50	"	"	8,515 50	41 00	60 96	401 96	"	"	"	"	"	29 00	316 12	152 90	469 02	214 99	488 96	"	700 95	6 06	478 92	3,863 34	4,048 32	402 50	"	402 50	5,320 79	98 79	44,066 04			
Pepinster . . . . .	43,626 25	43,601 50	22,718 75	49,946 50	"	40 75	49,957 25	459 50	4,444 35	4,603 85	1,243 90	235 90	317 40	440 30	963 30	263 36	4,797 67	517 60	2,315 27	505 35	8,417 64	402 06	8,725 05	58 33	1,443 72	28,450 26	29,652 31	292 30	"	16 63	308 93	44,001 56	217 90	98,221 42		
Spa . . . . .	5,790 00	2,858 00	4,492 50	9,840 50	"	"	9,840 50	23 50	4,650 45	4,673 65	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,725 05	58 33	1,443 72	28,450 26	29,652 31	292 30	"	"	"	"	60	44,514 75		
Ensisval . . . . .	498 00	544 25	2,795 90	3,838 15	"	"	3,838 15	20 50	62 43	82 63	"	"	"	"	"	32 95	4,358 20	357 65	4,745 85	633 26	245 65	"	878 91	8 08	497 84	185 01	390 93	59 90	"	45	60 35	3,046 04	445 65	44,514 75		
Verviers . . . . .	26,529 50	47,501 25	72,077 30	446,408 05	3 45	1,236 96	447,348 46	4,033 50	9,244 77	10,245 27	907 90	348 20	49 50	6,002 50	6,400 20	839 47	14,438 46	7,063 79	21,201 95	6,764 35	33,976 84	31 50	40,772 66	79 09	8,844 58	8,394 29	17,317 96	4,486 40	21 00	438 89	4,349 29	80,644 86	4,472 48	247,855 04		
Dolhain . . . . .	4,491 00	4,635 50	7,280 70	40,407 20	"	25	40,407 45	73 00	165 89	238 89	"	49 30	"	"	"	400 50	574 59	292 65	867 24	4,745 36	610 31	"	2,355 67	4 77	349 62	17,328 69	17,680 40	437 50	"	4 51	439 04	21,042 05	5 32	31,543 51		
Herbesthal . . . . .	2,900 75	5,488 75	8,357 00	16,446 50	"	249 03	16,695 53	162 00	518 28	680 28	"	"	"	"	"	70 50	433 75	73 40	206 85	433 60	312 70	"	446 30	20 47	14,821 46	87,866 66	102,708 59	460 50	"	39	460 89	403,522 63	16 67	420,985 61		
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>254,768 25</b>	<b>395,444 75</b>	<b>575,219 90</b>	<b>4,222,399 90</b>	<b>45,224 68</b>	<b>6,840 02</b>	<b>4,244,464 60</b>	<b>7,408 00</b>	<b>65,224 70</b>	<b>72,332 70</b>	<b>8,419 60</b>	<b>4,377 00</b>	<b>4,481 30</b>	<b>29,769 40</b>	<b>38,327 70</b>	<b>9,256 73</b>	<b>80,232 23</b>	<b>43,348 04</b>	<b>123,550 27</b>	<b>36,224 25</b>	<b>282,771 03</b>	<b>9,476 80</b>	<b>328,172 08</b>	<b>8,689 16</b>	<b>367,516 93</b>	<b>992,697 66</b>	<b>4,368,903 75</b>	<b>42,660 00</b>	<b>3,672 30</b>	<b>4,969 92</b>	<b>21,302 22</b>	<b>4,844,928 32</b>	<b>6,642 32</b>	<b>3,221,371 97</b>		
Bruxelles (Midi) . . . . .	213,500 25	491,228 00	485,065 00	589,793 25	4,648 85	14,610 75	603,052 85	3,401 00	58,947 49	62,348 49	10,169 50	2,446 40	4,506 45	7,491 40	11,143 95	2,565 36	27,429 45	42,586 26	39,745 41	4,994 59	99,747 84	266 52	104,978 95	382 95	45,424 78	42,923 29	28,434 02	3,705 90	542 36	268 06	4,486 32	177,614 70	4,801 74	868,663 29		
Ruyssbroeck . . . . .	446 00	4,481 25	7,934 75	9,532 00	"	"	9,532 00	26 50	23 28	49 78	"	"	"	"	9 50	427 41	406 03	233 44	44 87	2,772 82	444 60	2,931 49	4 67	207 81	329 68	539 46	50 70	"	4 46	51 86	3,755 65	7 22	43,354 45			
Loth . . . . .	404 75	342 25	4,046 25	4,793 25	"	"	4,793 25	"	"	"	"	"	"	"	"	448 66	30 45	478 81	81 34	594 78	"	679 42	66	4 48	49 50	21 64	30 20	"	94	31 44	913 71	"	2,706 96			
Hal . . . . .	5,251 50	47,496 75	34,573 00	57,021 25	"	563 72	57,585 97	489 00	464 82	950 82	"	51 70	24 30	479 30	255 30	267 27	4,066 44	346 77	2,342 88	2,385 44	8,770 55	"	14,455 99	25 41	4,436 57	5,477 32	6,639 00	442 90	"	5 24	448 44	20,556 01	216 54	79,830 88		
Lembreeck . . . . .	604 00	392 75	602 50	4,599 25	"	"	4,599 25	"	"	"	"	"	"	"	"	428 80	34 40	462 90	398 44	2,824 75	"	3,223 49	"	264 76	2,303 46	2,568 22	67 40	"	2 40	69 50	6,023 81	"	7,623 06			
Tubise . . . . .	4,739 00	4,647 25	14,324 00	17,690 25	"	43 25	17,703 50	84 50	98 55	180 05	"	95 60	452 30	234 40	482 00	429 31	4,449 03	291 75	4,440 78	2,534 60	8,744 47	230 56	14,503 63	263 90	2,776 89	7,530 53	40,574 32	402 40	"	3 49	405 74	23,921 47	97 40	42,513 43		
Draine-le-Comte . . . . .	4,306 50	44,630 25	25,074 40	44,010 85	41 46	74 66	44,096 67	486 50	676 47	862 67	54 40	35 00	23 40	43 40	71 80	517 04	4,359 36	444 75	4,474 44	4,523 76	5,251 73	"	6,775 49	35 56	3,251 48	6,946 58	575 30	"	44 35	586 65	45,782 83	445 90	61,504 01			
Hennuyères . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Écaussinnes . . . . .	4,273 00	3,572 75	6,685 25	41,534 00	"	75	41,534 75	28 50	97 44	425 91	"	7 30	"	7 30	444 50	794 90	27 45	822 35	94 35	4,355 43	5,423 49	6,873 27	44 65	7,494 43	73,461 26	80,967 01	553 20	"	5 98	559 48	89,224 84	-256 25	401,260 55			
Manage . . . . .	7,100 00	44,529 75	26,427 00	45,056 75	"	74 31	45,428 06	291 00	813 66	4,404 66	"	66 40	63 30	463 60	293 20	546 63	2,408 40	442 60	2,250 70	237 96	3,657 51	"	3,895 47	47 91	22,432 88	42,321 20	64,474 99	579 30	45 61	44 27	609 18	71,227 34	823 32	449,423 31		
Gouy-lez-Piéton . . . . .	298 00	672 25	4,937 75	2,908 00	"	"	2,908 00	"	"	"	"	"	"	"	"	494 74	49 40	244 44	44 35	459 89	"	474 24	40 78	897 37	285 00	4,493 45	27 40	"	2 42	29 52	4,608 05	"	4,516 05			
Pont-à-Celles . . . . .	41 75	461 25	4,448 00	4,951 00	"	"	4,951 00	"	"	"	"	"	"	"	"	99 21	"	99 79	41 87	55 59	"	67 46	21 99	323 07	"	345 06	23 00	"	4 49	24 49	536 50	"	2,487 50			
Luttre . . . . .	485 75	4,732 50	4,391 75	6,610 00	"	"	6,610 00	48 50	54 06	72 56	"	44 50	"	44 50	33 37	430 86	82 77	513 63	"	500 31	"	500 34	16 11	891 92	2,471 00	3,079 03	44 80	"	2 35	44 45	4,437 42	"	40,868 45			
Gosselies . . . . .	2,430 50	5,434 75	20,410 75	27,976 00	"	442 29	28,088 29	442 50	366 24	478 74	42 40	18 40	"	352 97	374 07	437 39	4,864 60	263 74	2,425 31	2,935 37	7,358 92	"	10,294 29	929 46	47,455 40	44,612 20	92,696 76	796 40	"	3 46	799 86	105,946 22	405 35	435,439 43		
Roux . . . . .	819 25	2,565 50	6,634 50	10,019 25	"	84 00	10,403 25	33 50	98 43	431 93	"	"	"	"	"	413 68	584 78	84 43	669 21	74 85	815 91	34 20	924 96	397 84	5,876 34	86,203 46	92,577 34	378 90	"	2 37	381 27	94,452 75	75 46	404,877 07		
Marchiennes . . . . .	6,227 75	9,004 75	17,374 75	32,604 25	"	"	32,604 25	486 00	926 22	4,442 22	"	65 00	303 40	368 40	598 78	2,476 42	390 59	2,866 74	703 45	24,667 74	3,766 21	26,437 07	829 94	58,594 27	36,620 68	96,044 86	4,464 20	"	25 76	4,489 96	426,238 60	482 74	461,404 96			
Charleroy . . . . .	48,851 50	29,254 75	52,807 00	100,913 25	4,846 23	444 67	103,204 45	751 50	3,721 43	4,472 63	469 00	405 80	73 40	87 30	266 50	1,261 65	5,568 20	4,067 45	6,635 65	4,362 70	23,812 62	4,751 20	29,926 62	744 47	37,957 08	159,329 23	498,030 38	4,374 00	568 44	3,321 77	5,473 91	239,766 56	28,532 85	377,973 34		
Chatelineau . . . . .	4,531 50	5,954 25	19,245 50	29,731 25	"	22 98	29,754 23	238 50	474 96	743 46	"	9 40	22 50	30 20	61 80	753 88	3,221 41	512 34	3,733 75	446 90	10,276 40	777 65	41,500 95	493 89	42,800 40	55,922 72	69,217 01	629 60	"	15 38	644 98	85,096 69	4,520 64	417,900 70		
Farciennes . . . . .	331 25	581 50	2,707 75	3,620 50	"	"	3,620 50	"	"	"	"	"	"	"	"	332 30	68 55	400 85	438 64	2,626 46	"	2,764 77	24 30	4,979 42	1,971 55	3,775 27	58 90	"	3 45	62 35	7,003 24	"	4,023 74			
Tamines . . . . .	4,098 25	4,344 75	6,737 25	9,480 25	"	60 75	9,244 00	43 00	75 33	448 33	"	"	"	"	"	431 25	47 80	449 05	42 94	28 49	"	41 43	"	5 77	"	5 77	7 60	"	4 04	8 64	204 89	"	2,400 44			
Auvclais . . . . .	91 50	428 25	4,765 50	2,285 25	"	"	2,285 25	"	"	"	"	"	"	"	"	2 60	243 48	23 75	266 93	42 24	204 33	"	213 57	58 62	30 90	"	89 52	44 60	"	4 62	43 22	643 24	"	8,437 34		
Moustier . . . . .	451 50	1,470 75	5,899 25	7,524 50	"	"	7,524 50	"	"	"	"	"	"	"	"	47 91	387 83	67 45	454 98	8 55	2,043 72	"	2,052 27	"	2,028 42	4,788 07	3,817 45	68 40	"	2 77	70 87	6,395 27	77 35	45,097 93		
Florefe . . . . .	569 75	4,516 00	6,332 25	8,448 00	"	"																														



(4A)

**N° XXIII.**

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

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

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

## N° XXIV.

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

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



## N° XXV.

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

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

## N° XXVI.

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

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

N° XXVII.

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

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

SOMMES NOMINALES.

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

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	SERVICES.	INTERÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL PAR EMPRUNT.
				RELATIFS à l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	
Totaux pour les exercices 1847 et antérieurs..... fr.						
<b>Exercice 1848.</b>						
Emprunt de 1836	Du 1 <sup>er</sup> janv. 1848 au 31 déc. 1848	980,820 00	515,480 00	500 59	1,009 58	1,501,509 77
Id. de 1838	Id. id.	1,238,498 00	775,537 00	8,092 88	26,638 57	2,068,760 42
Id. de 1840	id id.	4,222,709 40	995,690 60	9,081 58	94,628 59	5,520,109 77
Id. de 1842	Id. id.	1,415,034 72	304,248 58	5,584 80	35,214 88	1,784,102 15
Id. de 1848	Du 1 <sup>er</sup> juil. 1848 au 31 oct. 1848	629,466 67	"	"	128,000 00	757,466 67
<b>Exercice 1849.</b>						
Emprunt de 1836	Du 1 <sup>er</sup> janv. 1849 au 31 déc. 1849	972,480 00	527,520 00	335 97	1,579 16	1,501,745 13
Id. de 1838	Id. au 31 juill. 1849	723,743 00	462,775 67	4,792 43	9,112 07	1,200,425 17
Id. de 1840	Id. au 31 oct. 1849	3,487,820 40	889,479 60	7,890 86	77,608 70	4,432,499 56
Id. de 1842	Id. id.	1,167,073 20	264,012 72	2,745 27	27,672 29	1,461,505 48
Id. de 1848	Du 1 <sup>er</sup> nov. 1848 au 31 oct. 1849	1,888,400 00	"	"	1,025 00	1,889,425 00
<b>Exercice 1850.</b>						
Emprunt de 1836	Du 1 <sup>er</sup> janv. 1850 au 31 déc. 1850	935,120 00	546,880 00	290 00	569 56	1,500,769 56
Id. de 1838	Du 1 <sup>er</sup> août 1849 au 31 juill. 1850	1,211,295 00	822,737 00	8,238 75	15,266 49	2,057,534 22
Id. de 1840	Du 1 <sup>er</sup> nov. 1849 au 31 oct. 1850	4,135,062 80	1,082,457 20	8,950 00	104,111 52	5,329,461 52
Id. de 1842	Id. id.	1,586,034 52	351,248 58	3,500 00	27,997 82	1,748,800 92
Id. de 1848	Id. id.	1,888,400 00	"	"	205 20	1,888,605 20
						TOTAL...

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

SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES EFFECTIVES.		SOMMES NOMINALES.	
fr. 27,364,163 74	dont pour les chemins de fer,	fr. 24,524,163 74	représentés par	fr. 26,886,438 74	
35,778,033 70	id.	32,267,256 89	id.	45,860,983 17	
82,000,000 00	id.	69,472,643 62	id.	73,657,946 78	
29,250,000 00	id.	24,000,000 00	id.	23,484,486 89	
57,768,000 00	id.	18,978,571 38	id.	18,978,571 38	
<u>212,460,197 44</u>		<u>169,242,635 13</u>		<u>188,868,426 96</u>	

DES DÉPENSES.	PART PROPORTIONNELLE AFFÉRENTE AU CHEMIN DE FER DANS LES DÉPENSES MENTIONNÉES CI-CONTRE.							
	PAR EXERCICE.	DÉSIGNATION DES EMPRUNTS PAR EXERCICE.	INTÉRÊTS.	SOMMES EMPLOYÉES à l'amortissement.	FRAIS		TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES	
					RELATIFS A l'amortissement.	AUTRES QUE CEUX RELATIFS à l'amortissement.	PAR EMPRUNT.	PAR EXERCICE.
(a) 86,266,146 46		<b>Exercice 1848.</b>						74,730,126 34
		Emprunt de 1836	384,153 65	460,188 29	448 43	904 62	1,545,673 01	9,538,670 87
		Id. de 1838	1,155,003 14	699,456 18	7,298 72	24,021 92	1,865,739 96	
11,401,948 78		Id. de 1840	3,577,594 93	841,881 87	7,695 99	80,171 73	4,307,542 56	
		Id. de 1842	1,189,429 52	249,639 69	2,941 15	27,232 96	1,459,263 50	
		Id. de 1848	316,309 53	"	"	64,320 51	380,630 04	
		<b>Exercice 1849.</b>						8,332,449 67
		Emprunt de 1836	871,530 79	472,771 15	501 11	1,256 03	1,545,859 06	
		Id. de 1838	652,726 54	417,565 26	4,522 17	8,217 94	1,082,629 71	
10,485,566 34		Id. de 1840	2,954,722 70	728,174 65	6,683 56	63,732 22	3,753,554 91	
		Id. de 1842	957,598 33	216,623 83	2,232 33	22,703 46	1,199,182 33	
		Id. de 1848	948,928 57	"	"	513 07	949,443 64	
		<b>Exercice 1850.</b>						10,099,857 86
		Emprunt de 1836	854,200 08	490,121 83	179 25	510 45	1,345,011 63	
		Id. de 1838	1,092,454 72	742,004 60	7,427 39	13,768 44	1,855,635 35	
12,525,171 42		Id. de 1840	3,802,406 39	917,070 41	7,582 69	88,206 13	4,515,265 62	
		Id. de 1842	1,157,273 30	271,793 71	2,871 80	22,972 57	1,434,913 58	
		Id. de 1848	948,928 57	"	"	105 11	949,031 68	
120,678,833 00							TOTAL...	102,721,104 94

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

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

## N° XXVIII.

*Situation des cinq emprunts mentionnés ci-après, dont les capitaux ont été affectés, en partie, à la construction du chemin de fer de l'État, savoir : à l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 1851, pour l'emprunt à 4 p. %, à celle du 1<sup>er</sup> août 1850, pour l'emprunt à 5 p. %, et à celle du 1<sup>er</sup> novembre 1850, pour les emprunts à 5 p. %.*

TAUX D'INTÉRÊT 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 00	6,799,238 23
3 %	50,850,800 00	11,427,914 76	39,422,885 24	45,860,983 17	10,306,532 18	35,554,450 99
5 %	86,940,000 00	<sup>(a)</sup> 5,079,014 85	81,860,985 15	73,657,946 78	<sup>(b)</sup> 4,303,080 36	69,354,866 42
5 %	28,621,718 40	<sup>(c)</sup> 1,150,919 89	27,470,798 51	23,484,486 89	<sup>(d)</sup> 944,344 53	22,540,142 36
5 %	37,768,000 00	"	37,768,000 00	48,978,571 38	"	48,978,571 38
Totaux.	234,180,518 40	24,457,087 73	209,723,430 67	488,868,426 96	21,647,533 81	467,220,893 15

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

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

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

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

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

---



---

## TABLE DES MATIÈRES.

---

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

### CHAPITRE PREMIER.

#### CONSTRUCTION.

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

### CHAPITRE DEUXIÈME.

#### EXPLOITATION.

§ 1. Dépenses. . . . .	v
Billes et rails . . . . .	vii
Charbons et coke . . . . .	ix
Primes . . . . .	x
Matériel des transports. . . . .	ib.
Approvisionnements. . . . .	xi
§ 2. Tarifs . . . . .	ib.
§ 3. Transports et recettes . . . . .	xiii
Voyageurs . . . . .	xiv
Bagages . . . . .	xvii
Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	ib.
Marchandises dites à grande vitesse . . . . .	ib.
Marchandises transportées à petite vitesse . . . . .	xviii
Fonds et valeurs. . . . .	xix
Equipages. . . . .	xx
Chevaux et bestiaux . . . . .	ib.
Services internationaux et mixtes . . . . .	ib.

### CHAPITRE TROISIÈME.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES . . . . .	xxvii
------------------------------------	-------

### CHAPITRE QUATRIÈME.

#### SITUATION FINANCIÈRE.

§ 1. Recettes et dépenses d'exploitation . . . . .	xxx
§ 2. Dépenses et recettes générales . . . . .	xxxi

### ANNEXES.

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

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

