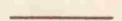


### CARTE

DES LOCALITÉS OU SE TROUVENT DES BUREAUX POSTAUX  
OU DES BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES.

31 DÉCEMBRE 1888.

Signes conventionnels.

-  Ligne télégraphique.
-  Localité possédant un bureau télégraphique public.
-  Localité possédant un bureau postal.
-  Localité possédant un bureau postal et un bureau télégraphique.
-  Zone des concessions téléphoniques.
-  Partie commune à deux concessions téléphoniques limitrophes.
-  Réseau téléphonique exploité par l'État.

( I )

( N° 204 )

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SÉANCE DU 14 JUIN 1889

# CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1888

## RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES

[Chemins de fer en exploitation Postes Télégraphes et Marine]

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS

[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)]



BRUXELLES

FR. GOBBAERTS IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE 21

1889

(II)

**MESSIEURS,**

En exécution de l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1888.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

*Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,*

**J. VANDENPEEREBOOM.**

---

**MESSIEURS,**

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1888.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie  
et des Travaux publics,*

**Chevalier DE MOREAU.**

(IV)

---

---

## TABLE DES MATIÈRES.

### PARTIE A.

Annexes à consulter.

#### CHEMINS DE FER.

##### 1<sup>re</sup> SECTION.

###### CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	PAGES.
1 <sup>re</sup> catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public . . . . .	A, 1
2 <sup>e</sup> — Chemins de fer construits pour l'État par les sociétés de construction . . . . .	A, 2
3 <sup>e</sup> — Chemins de fer construits d'après un système qui tient des deux précédents . . . . .	A, 5

##### 2<sup>e</sup> SECTION.

###### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

###### CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

###### RÉSULTATS FINANCIERS. — RENSEIGNEMENTS DIVERS.

###### I. Résultats financiers.

§ 1 <sup>er</sup> . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières . . . . .	A, 5	II et X de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation. . . . .	A, 7	III, VI, VII, XI et XXII "
§ 3. Compte financier . . . . .	A, 8	IV et XI -
§ 4. Bilan ou situation générale . . . . .	A, 8	I, VII, VIII, XVII et XVIII "

###### II. Renseignements divers.

§ 1 <sup>er</sup> . Revenu du chemin de fer . . . . .	A, 12	
§ 2. Coefficient d'exploitation . . . . .	A, 15	V
§ 3. Principaux résultats statistiques des exercices 1888 et 1887. . . . .	A, 15	XII
§ 4. Personnel . . . . .	A, 15	
§ 5. Caisse de retraite et de secours des ouvriers. . . . .	A, 15	

Annexes à consulter.

## CHAPITRE II.

## VOIES ET TRAVAUX.

		PAGES.
IX de la partie A.	§ 1 <sup>er</sup> . Lignes en exploitation au 31 décembre 1887 . . . . .	A, 17
	§ 2. Stations. . . . .	A, 19
	§ 3. Passages à niveau . . . . .	A, 19
	§ 4. Raccordements industriels et gares privées . . . . .	A, 20
	§ 5. Rails . . . . .	A, 20
	§ 6. Billes et traverses. . . . .	A, 25
	§ 7. Approvisionnements payés sur fonds budgétaires . . . . .	A, 24
	§ 8. Approvisionnements payés sur fonds spéciaux . . . . .	A, 24
	XIX " § 9. Constructions nouvelles, travaux de parachèvement et d'amélioration . . . . .	A, 25

## CHAPITRE III.

## TRACTION ET MATÉRIEL.

**I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles.  
— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.**

XIII "	§ 1 <sup>er</sup> . Matériel de traction et de transport . . . . .	A, 26	
	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport . . . . .	A, 27	
	§ 5. Wagons de particuliers. . . . .	A, 28	
	§ 4. Parcours des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État . . . . .	A, 29	
XIV "	§ 5. Parcours des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État . . . . .	A, 50	
	§ 6. Parcours des véhicules de l'État dans les trains étrangers sur les lignes étrangères . . . . .	A, 50	
XIV "	§ 7. Composition moyenne des trains de l'État . . . . .	A, 51	
	§ 8. Nombre et parcours des trains . . . . .	A, 52	
	§ 9. Utilisation du matériel de transport . . . . .	A, 52	
	§ 10. Achat de combustibles . . . . .	A, 53	
	XV "	§ 11. Charbon consommé par les locomotives . . . . .	A, 54
		§ 12. Charbons menus et charbons gailleteux . . . . .	A, 55
		§ 13. Éclairage à l'huile . . . . .	A, 55
XVII et XVIII "	§ 14. Éclairage au gaz des gares et des ateliers . . . . .	A, 55	
	§ 15. Éclairage au gaz des trains. . . . .	A, 56	
	§ 16. Éclairage électrique. . . . .	A, 56	
	§ 17. Chauffage des trains . . . . .	A, 57	
	§ 18. Graissage . . . . .	A, 57	
	§ 19. Approvisionnements en magasin . . . . .	A, 58	
	<b>II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel . . . . .</b>	<b>A, 59</b>	

## CHAPITRE IV.

## EXPLOITATION.

## I. Mouvement et recette.

	Pages.	
§ 1 <sup>er</sup> . Voyageurs . . . . .	A, 44	IX et XXI de la partie A.
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	A, 45	VII et XI "
§ 3. Produits extraordinaires . . . . .	A, 46	
§ 4. Produits divers . . . . .	A, 47	
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport. . . . .	A, 47	
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service. . . . .	A, 47	

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports . . . . .	A, 49	
--	-------	--

## III. Accidents.

§ 1 <sup>er</sup> . Déraillements et collisions de trains . . . . .	A, 56	XXII "
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains . . . . .	A, 59	XXII "
§ 3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains . . . . .	A, 59	

IV. Contraventions . . . . .	A, 62	
------------------------------	-------	--

3<sup>e</sup> SECTION.

## CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

## I.

## DESCRIPTION DU RÉSEAU.

§ 1 <sup>er</sup> . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année . . . . .	A, 65	XXIV "
§ 2. Développement des voies ferrées . . . . .	A, 64	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêts . . . . .	A, 64	XXV "
§ 4. Raccordements industriels et gares privées . . . . .	A, 65	XXV "

## II.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT . . . . .	A, 66	XXVI "
---	-------	--------

## III.

PARCOURS DES TRAINS . . . . .	A, 67	XXVII "
-------------------------------	-------	---------

## IV.

## MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

§ 1 <sup>er</sup> . Voyageurs . . . . .	A, 67	XXVIII "
§ 2. Bagages . . . . .	A, 68	XXVIII "

Annexes à consulter.			Pages.
XXVIII de la partie A.	§ 5.	Petites marchandises . . . . .	A, 69
XXVIII "	§ 4.	Grosses marchandises . . . . .	A, 69
XXVIII "	§ 5.	Finances . . . . .	A, 69
XXVIII "	§ 6.	Équipages . . . . .	A, 70
XXVIII "	§ 7.	Chevaux et bestiaux . . . . .	A, 70
XXVIII "	§ 8.	Produits extraordinaires. . . . .	A, 70
XXVIII "	§ 9.	Récapitulation des recettes . . . . .	A, 71
V.			
XXVIII "		DÉPENSES D'EXPLOITATION . . . . .	A, 71
VI.			
XXIV à XXVIII "		RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . . . . .	A, 72
VII.			
XXIX "		PERSONNEL . . . . .	A, 72
VIII.			
XXX "		ACCIDENTS . . . . .	A, 75
IX.			
		CONTRAVENTIONS . . . . .	A, 75
X.			
		AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS. . . . .	A, 74

## ANNEXES DE LA PARTIE A.

2<sup>e</sup> SECTION.

## CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° I.	}	Situation financière.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à la fin de 1888 . . . . .	A, 80
" II.			Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1888 . . . . .	A, 82
" III.			Compte d'exploitation. Exercice 1888 . . . . .	A, 84
" IV.			Compte financier. Exercice 1888. — Charges et ressources . . . . .	A, 84
" V.			Coefficients d'exploitation . . . . .	A, 86
" VI.			Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1888 et 1887 . . . . .	A, 87
" VII.			Recettes brutes de l'exploitation depuis l'origine . . . . .	A, 90
" VIII.			Répartition et encaissement des recettes brutes depuis l'origine. . . . .	A, 92

	Pages.
N° IX. Développement des lignes exploitées par l'État . . . . .	A, 94
• X. Coût du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant part de recettes.	A, 96
• XI. Coût kilométrique du réseau appartenant à l'État et résultats financiers . . . . .	A, 98
• XII. Résultats principaux des services du mouvement et de l'exploitation . . . . .	A, 100
• XIII. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellements et extensions . . . . .	A, 102
• XIV. Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport pendant l'année 1888 . . . . .	A, 105
• XV. Consommation de charbon des locomotives en 1888 et 1887.	A, 108
• XVI. Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs. — Année 1888 . . . . .	A, 109
• XVII. Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements et du matériel pendant l'année 1888 et situation au 31 décembre 1887 et 1888 . . . . .	A, 112
• XVIII. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts . . . . .	A, 115
• XIX. Relevé des constructions nouvelles, des travaux de parachèvement exécutés et des améliorations apportées en 1888 avec indication de la dépense, imputée sur le compte de premier établissement . . . . .	A, 120
• XX. Abonnements généraux contractés en 1888 . . . . .	A, 129
• XXI. Abonnements contractés : A. Élèves en général ; B. Élèves fils d'agents de l'administration ; C. Ouvriers de l'administration . . . . .	A, 152
• XXII. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1888 . . . . .	A, 154
• XXIII. Représentation graphique des résultats de l'exploitation pendant les années 1884 à 1888 . . . . .	A, 157

### 3<sup>e</sup> SECTION.

#### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N°XXIV. Développement des lignes, à la fin de 1888 . . . . .	A, 159
• XXV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêts et raccordements industriels, à la fin de 1888. . . . .	A, 140
• XXVI. Matériel roulant. Effectif, à la fin de l'année. . . . .	A, 144
• XXVII. Parcours kilométrique des trains . . . . .	A, 142
• XXVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation . . . . .	A, 145
• XXIX. Personnel. Effectif, à la fin de l'année . . . . .	A, 148
• XXX. Accidents survenus aux personnes. . . . .	A, 150

PARTIE **B.****POSTES.**

## I

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

		Pages.
§ 1 <sup>er</sup> .	Service international . . . . .	B, 5
§ 2.	Service intérieur . . . . .	B, 4

## II.

## STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie <b>B.</b>	§ 1 <sup>er</sup> .	Mouvement général . . . . .	B, 4	
III	»	§ 2.	Lettres ordinaires . . . . .	B, 5
III	»	§ 3.	Lettres recommandées . . . . .	B, 6
II et III	»	§ 4.	Lettres assurées . . . . .	B, 6
II	»	§ 5.	Envois exprès . . . . .	B, 7

## III.

## OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

*A. Mandats et bons de poste.*

II et III	»	§ 1 <sup>er</sup> .	Mandats (service intérieur) . . . . .	B, 7
II et III	»	§ 2.	Bons de poste . . . . .	B, 7
II et III	»	§ 3.	Mandats (service international) . . . . .	B, 7

*B. Effets de commerce.**Resultats comparatifs.*

§ 1 <sup>er</sup> .	Acceptation . . . . .	B, 8
§ 2.	Encaissement . . . . .	B, 8

*C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.* B, 8

II et III de la partie **B.** *D. Quittances (service intérieur).* . . . . B, 8

*E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger* . . . . B, 9

*F. Abonnements aux journaux* . . . . . B, 9

*G. Caisse d'épargne.* . . . . . B, 9

*H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés* . B, 9

## IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES. . B, 10

Annexe à consulter.

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

Pages

§ 1 <sup>er</sup> . Service de distribution . . . . .	B, 10
§ 2. Service de transmission . . . . .	B, 10

VI.

PERSONNEL . . . . .	B, 11
---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 <sup>er</sup> . Recette . . . . .	B, 11
§ 2. Dépense . . . . .	B, 12

IV et V de la partie B.

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1888 . . . . .	B, 14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1888 et 1887. . . . .	B, 16
N° III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1888 et 1887 . . . . .	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1888 et 1887 . . . . .	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1888 et 1887 . . . . .	B, 20

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. . . . .	C, 3
----------------------------------	------

Annexe à consulter.

## II.

## STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 <sup>er</sup> . Télégrammes privés :	
a. Services réunis . . . . .	C, 5
b. Service intérieur . . . . .	C, 4
c. Service international . . . . .	C, 4
d. Service de transit . . . . .	C, 4
§ 2. Télégrammes de service . . . . .	C, 4

1 de la partie C.

## III.

## BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

## ET APPAREILS.

§ 1 <sup>er</sup> . Bureaux . . . . .	C, 5
§ 2. Développement du réseau . . . . .	C, 5
§ 3. Appareils en service . . . . .	C, 6

## IV.

PERSONNEL . . . . .	C, 6
---------------------	------

## V.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 <sup>er</sup> . Recettes . . . . .	C, 7
§ 2. Dépenses . . . . .	C, 7

## CHAPITRE II.

## TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX . . . . .	C, 12
-----------------------------------	-------

## ANNEXE DE LA PARTIE C.

№ 1. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1888 et 1887. C,	16
---	----

## PARTIE D.

## MARINE.

## I.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 <sup>er</sup> . Matériel . . . . .	D, 5
§ 2. Personnel . . . . .	D, 5

Annexes à consulter.

## II.

## SERVICES D'EXPLOITATION.

	PAGES.	
§ 1 <sup>er</sup> . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	D, 5	II "
§ 3. Pilotage. . . . .	D, 6	II "
§ 4. Phares et fanaux . . . . .	D, 7	II "
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre . . . . .	D, 7	II "
§ 6. Police maritime . . . . .	D, 7	II "

## III.

## SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

§ 1 <sup>er</sup> . Hydrographie. . . . .	D, 7	II "
§ 2. Écoles de navigation . . . . .	D, 7	
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et école des mousses . . . . .	D, 8	
§ 4. Sauvetage . . . . .	D, 8	

## IV.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 <sup>er</sup> . Recettes . . . . .	D, 8	II "
§ 2. Dépenses . . . . .	D, 9	II "

## V.

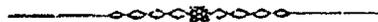
## LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

§ 1 <sup>er</sup> . Service postal d'Anvers sur le Brésil et les États de la Plata. D, 9	III et IV "
§ 2. Service postal d'Anvers sur New-York . . . . . D, 9	V et VI "

## ANNEXES DE LA PARTIE D.

## MARINE.

N° 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1888 et 1887 . . . . .	D, 12
" II Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1888 et 1887 . . . . .	D, 15
" III. } Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur " IV. } les États de la Plata. {	Mouvement. — Taux moyen du fret . D, 14
	Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . . D, 15
" V. } Service postal d'Anvers sur " VI. } New-York. {	Mouvement. — Taux moyen du fret . D, 16
	Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires. . . . . D, 17



(xiv)

## 1<sup>RE</sup> SECTION.

### CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSEES.)

**1<sup>re</sup> catégorie — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des ponts et chaussées.**

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études achats de terrains et travaux :

DESIGNATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décerné leur construction	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CREDITS affectés dans le budget du tableau annexé par le décret royal du 29 mai 1886	SOMMES DÉPENSÉES EN 1888.				Sommes dépensées au 31 décembre 1887	Sommes dépensées au 31 décembre 1888
				Études	Terrains	Travaux	TOTALES.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Léopold) . . . . .	17 juillet 1877; art 1er, § 18. 23 mai 1886, art 1er, § 5.	4,300,000 »	84,048 90	2,403 »	176 37	66,950 92	69,510 29	2,414,488 02	2,483,998 31
Comblian-au-Pont à Trois Ponds	4 août 1879, § 40	13,000,000 »	2,946,559 59	21,184 36	3,766 73	1,743,870 63	1,768,821 72	10,301 956 31	11,979,777 95
Audenarde à Orroir . . . . .	4 août 1879, § 42	2,500,000 »	1,000,000 »	4,501 »	31,655 93	1,679 »	37,615 93	487,509 66	525,125 59
Station de Braine-l'Alleud. . . . .	4 août 1879, § 45	250,000 »	1,000 »	»	298 90	384 04	682 94	76,000 12	76,683 05
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	235,000 »	15,000 »	»	»	»	»	279,993 35	279,993 35
Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Anhée ou Yvoir.	25 août 1885.	»	2,471,733 38	19,078 02	2,001 31	»	21,079 33	30,769 62	51,845 95
Ceinture de Liège . . . . .	14 août 1887.	»	6,808 64	»	»	4,541 35	4,541 35	736,191 36	740,732 71

**2<sup>e</sup> catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les Sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.**

*1<sup>o</sup> Groupe de la Banque de Belgique.*

Ce groupe comprend :

	Mètres
a) Sections remises à l'État à fin d'exploitation : au 31 décembre 1888, la Banque avait livré . . . . .	243,857
b) Au 31 décembre 1888, il ne restait plus à la Banque que la section d'Estaimpuis à la frontière à livrer . . . . .	2,686
Ensemble. . . . .	246,523

Ainsi qu'il a été exposé dans le compte rendu de l'année dernière, les travaux de la section d'Estaimpuis à la frontière sont arrêtés depuis longtemps déjà, à défaut de ratification par le Gouvernement français de la convention conclue entre les délégués belges et français pour la fixation du point de passage à la frontière. L'accord entre les deux Gouvernements est établi en principe.

En ce qui concerne les titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique en payement du réseau par elle livré à l'Etat à fin d'exploitation, la valeur nominale en était, au 31 décembre 1887, de 58,547.900 francs.

En outre, la Banque de Belgique a reçu en numéraire, au 31 décembre 1887, fr. 5,295,158.60, en exécution d'une convention du 12 février 1885, approuvée par une loi du 7 avril suivant, et en exécution de l'article 5 d'une loi du 25 août 1885.

Rien n'a été payé en 1888.

*2<sup>o</sup> Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 13 mars 1873*

Ainsi qu'il a été indiqué dans le compte rendu de l'année 1885, la Société, avec l'agrément du Gouvernement, s'est substituée MM. Cousin et frères pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet et 25 août 1885, savoir :

	Mètres
Mettet au chemin de fer du nord à Anhée par la vallée de la Mollignée . . . . .	21,054.15
Éprave à Wanlin . . . . .	8,258.50
Bastogne à la frontière grand-ducale dans la direction de Wiltz . . . . .	8,408.86
Ensemble. . . . .	37,721.51

Ces longueurs sont celles des avant-projets :

	Mètres.
MM. Cousin et frères ont livré à l'État, à fin d'exploitation :	
En 1887, la ligne de Bastogne à la frontière grand-ducale,	
longueur . . . . .	8,400.53
En 1888, la section d'Éprave à Villers-sur-Lesse . . . . .	3,987.91
Celle de Mettet à Ermeton. . . . .	4,621.36
Ensemble. . . . .	17,009.80

La longueur totale des lignes livrées à l'État, à fin d'exploitation, directement par la Société de construction prédésignée, est restée, au 31 décembre 1888, ce qu'elle était au 31 décembre 1887. La dite Société n'a plus de lignes à livrer directement à l'État. Pour ce réseau, la Société de construction a reçu, soit en titres de la Dette publique, soit en espèces, avant le 31 décembre 1887 . . . . . fr. 34,480,688 54

En 1888 (primes pour rails). . . . .	3,462 77
Ensemble. . fr.	34,486,151 31

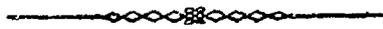
Le Gouvernement avait, en outre, payé à la même Société une somme de 530,000 francs pour reprise du matériel de voies.

Quant aux trois lignes faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet et 23 août 1883, pour lesquelles MM. Cousin et frères ont été substitués à la Société de construction, c'est néanmoins entre les mains de la dite Société que l'État opère les paiements; ceux-ci s'élevaient, au 31 décembre 1888, à . . . . . fr. 10,413,986 54

**3<sup>e</sup> catégorie. — Chemins de fer concédés construits par des sociétés ayant obtenu des concessions de péages.**

Un arrêté royal du 14 octobre 1887, pris en exécution de la loi du 16 août 1887, a déclaré la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale concessionnaire d'un chemin de fer direct de Menin à Roulers, aux clauses et conditions d'une convention du 12 juillet 1887 et du cahier des charges y visé.

Les travaux sont en cours d'exécution et seront vraisemblablement achevés pour l'époque fixée par la convention (14 octobre 1889).



(4)

## 2<sup>E</sup> SECTION.

---

### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

---

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

---

##### I. Résultats financiers.

§ 1<sup>er</sup>. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE  
DES CHARGES FINANCIÈRES.

Le compte de premier établissement a été clôturé, fin 1887, au montant  
de . . . . . fr. 1,285,068,008 75  
y compris la somme de . . . . . 14,854,265 60  
liquidée à titre d'avances aux sociétés et pour travaux en  
cours d'exécution, ce qui réduisait le *capital utile*, au  
point de vue des charges de l'*exploitation*, à . . . fr. 1,270,213,743 15

Pendant l'année 1888, il a été livré à l'exploitation et  
liquidé :

Section de Benonchamps à la frontière grand-  
ducale. . . . . fr. 226,713 »  
Ligne d'Eprave à Villers-sur-Lesse. 1,480,275 »

Il a été dépensé pour travaux de  
parachèvement . . . . . 8,288,418 57

Les dépenses qui précèdent sont gre-  
vées, à charge du compte de *premier*  
*établissement*, des intérêts servis pen-  
dant la durée des travaux, soit . . . 80,171 98

A reporter. . . fr. 40,075,578 35 1,270,213,743 15

Reports. . . fr. 10,075,578 55 1,270,213,743 15  
 Enfin, il a été liquidé pour acquisition de  
 matériel roulant . . . . . 3,942,837 86

Ensemble. . fr. 14,018,416 21

Dont à déduire le produit des aliéna-  
 tions d'immeubles, réalisées en 1888 . . . 109,974 59

Différence à ajouter pour les travaux et  
 le matériel fixe livrés à l'exploitation  
 en 1888 . . . . . fr. 13,908,441 82

Le capital utile, qui doit servir de base aux charges  
 financières, s'élevait donc au 31 décembre 1888, à . fr. 1,284,122,184 97

Voici, par nature d'application, la répartition du *capital utile* consacré  
 aux lignes en exploitation :

	LIGNES ET MATÉRIEL FIXE.	MATÉRIEL ROULANT.	PARACHÈVEMENT.	ENSEMBLE.
1 <sup>o</sup> Premier établissement des lignes construites par et pour compte de l'État. . .	492,498,877 55	( <sup>1</sup> )	—	( <sup>2</sup> ) 492,498,877 55
2 <sup>o</sup> Lignes rachetées :				
Mons à Managè. . . . .	10,325,041 76	2,698,540 24	4,455,268 92	17,676,650 92
Dendre et Waes . . . . .	52,705,069 51	"	5,098,980 85	55,802,050 54
Pepinster à Spa. . . . .	6,782,051 08	"	511,215 68	7,093,244 76
Saint-Ghislain à Erbisœul.	2,447,592 85	595,666 54	66,059 59	2,907,298 58
Marbehan à Virton . . . .	6,957,645 59	268,582 88	15,656 26	7,221,684 75
Lierre à Turnhout . . . .	4,500,000 "	255,560 48	222,579 72	4,755,946 20
Flandres . . . . .	17,452,182 42	1,608,737 28	1,611,854 05	20,672,775 75
Bassins-Houillers . . . .	194,208,800 "	27,857,674 26	12,968,165 16	235,014,657 42
Luxembourg. . . . .	127,708,144 01	55,685,258 53	21,262,560 55	182,655,972 09
Anvers à la frontière . . .	12,500,000 "	"	625,011 76	15,125,011 76
3 <sup>o</sup> Lignes exploitées moyen- nant redevances ou parts de recettes :				
Tournai à Jurbise. . . . .	"	"	1,117,519 05	1,117,519 05
Mal à Ath et Tournai à la frontière . . . . .	"	"	985,110 11	985,110 11
Braine-le-Comte à Gand . .	"	"	517,957 "	517,957 "
Jonction belge - prus- sienne. . . . .	"	"	909,557 55	909,557 55
Plateaux de Herve . . . .	"	"	795,850 27	795,850 27
Hesbaye-Condroz. . . . .	"	"	1,604,601 76	1,604,601 76
Spa à la frontière. . . . .	"	"	1,021,882 14	1,021,882 14
4 <sup>o</sup> Dépenses des stations, etc.	55,591,455 11	"	"	55,591,455 11
5 <sup>o</sup> Dépenses générales, etc. .	8,750,155 17	"	"	8,750,155 17
6 <sup>o</sup> Acquisition de matériel rou- lant pour l'ensemble du réseau exploité. . . . .	"	195,426,179 95	"	195,426,179 95
Somme égale au capital utile des lignes en exploitation.	972,384,998 05	280,140,814 94	51,587,574 98	1,284,122,184 97

(<sup>1</sup>) Les dépenses pour acquisition de matériel roulant sont réunies sous le paragraphe 6<sup>o</sup> ci-dessous.

(<sup>2</sup>) Y compris les dépenses de parachèvement et fr. 277,989-84 matériel de la voie à pied d'œuvre.

Pour déterminer le montant total des sommes engagées à la fin de 1888, à titre de premier établissement, il y a lieu d'ajouter au capital utile, soit . . . . . fr. 1,284,122,184 97  
la somme (litt. J, annexe n° II) de . . . . . 15,142,882 19  
liquidée pour avances aux sociétés et pour travaux en cours d'exécution.

Le total des dépenses de premier établissement s'élève donc, au 31 décembre 1888, à . . . . . fr. 1,299,265,067 16

Pour les années antérieures voir l'annexe X.

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

*Résultats et ressources.*

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, accuse les résultats suivants :

Les recettes brutes de l'exercice 1888 ont été renseignées au <i>Moniteur</i> du 6 juin 1889, au montant de <sup>(1)</sup> .	151,525,110 04
Les parts de recettes des lignes concédées, exploitées par l'État moyennant 50 p. % des produits, s'étant élevées à <sup>(1)</sup> .	fr. <u>4,150,024 45</u>
le montant des recettes afférentes à l'exploitation est de <sup>(1)</sup> .	fr. 127,395,085 61
Il faut y ajouter les produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., ventes d'herbages, d'objets trouvés, etc.) soit	fr. <u>87,484 22</u>
pour obtenir les recettes acquises au Trésor et s'élevant à.	fr. 127,482,569 85
Les mêmes calculs appliqués aux résultats de l'exercice 1887, ont fait ressortir les recettes à (annexe VI).	fr. <u>120,085,182 45</u>
Donc les produits de 1888, au profit du Trésor, ont été supérieurs à ceux de l'exercice 1887, de.	fr. <u>7,399,387 40</u>
Les dépenses d'exploitation ont été arrêtées, approximativement, au montant de (annexe VI).	fr. 69,922,522 29
Ces mêmes dépenses ayant été en 1887 de <sup>(2)</sup> .	fr. <u>66,541,005 40</u>
il en résulte une augmentation pour 1888 de	fr. <u>3,381,516 89</u>
Si l'on déduit cette augmentation de dépenses, de la recette supplémentaire, soit	fr. 7,399,387 40
on trouve que le produit exclusif de l'exploitation, au profit du Trésor, a dépassé en 1888 celui de 1887 de	fr. <u><u>4,018,070 51</u></u>

<sup>(1)</sup> Pour les années antérieures voir l'annexe VIII.

<sup>(2)</sup> Fr. 66,772,815-57—251,809-97 excédent de l'exercice 1887 (voir annexe III de 1887).

— Pour les années antérieures voir l'annexe XI.

Le chemin de fer a disposé des ressources suivantes pour couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement :

D'après le compte de l'exploitation (annexe III), la recette nette s'élève à . . . . . fr. 61,690,271 97

Si l'on y ajoute les intérêts au taux de 3 1/2 p. % proportionnellement au temps :

a) des recettes versées journellement dans les caisses de l'État par les comptables des stations . . . . . 1,079,579 76

b) du solde actif, clôturant, fin 1887, le compte financier par fr. 105,269,849-80 (annexe IV). . . . . 3,684,444 74

l'on obtient pour ressources totales . . . . . fr. 66,454,296 47

Les recettes mensuelles et les résultats annuels de l'exploitation depuis 1884 font l'objet du tableau graphique, annexe XXIII.

Ce tableau permet d'apprécier, à première vue, les principaux résultats des cinq exercices comparés.

### § 3. COMPTE FINANCIER.

Le compte financier et le bilan ont été établis et arrêtés comme suit :

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
D'après ce qui vient d'être établi, les ressources totales pour l'exercice 1888 s'élèvent à . . . . . fr.	61,690,271 97	4,764,024 80	66,454,296 47
et, d'après l'annexe IV, les charges atteignent . . . . .	51,290,696 05	40,650 62	51,551,326 65
Si l'on ajoute à l'excédent de . . . fr.	40,599,575 94	4,725,595 88	45,422,969 82
le solde de fin 1887, soit . . . . .	7,545,545 54	97,724,504 46	105,269,849 80
on obtient, fin 1888, un solde total de. fr.	<u>47,944,921 28</u>	<u>102,447,898 54</u>	<u>120,592,819 62</u>
Ce solde ressort aussi du compte financier (annexe IV) dont l'actif s'élève à . . . . . fr.			471,724,146 27
et le passif à . . . . .			51,551,326 65
		Différence égale. . . . fr.	120,592,819 62

Pour les années antérieures, voir l'annexe XI.

### § 4. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

**Actif.** — Le *capital engagé* dans les lignes exploitées, à l'exclusion de celui correspondant aux lignes dont l'exploitation est affermée par l'État, s'élève :

1° Du chef des constructions faites pour compte de l'État :

Jusqu'au 31 décemb. 1887,  
à . . . . . fr. 718,475,915 46 }  
pendant l'exercice 1888, à. 41,770,754 30 } 750,246,667 76

2° Pour les lignes rachetées au comptant, ou moyennant annuités et pour les sommes affectées à leur parachèvement :

Jusqu'au 31 décemb. 1887,  
à . . . . . fr. 552,442,148 52 }  
pendant l'exercice 1888, à. 1,981,151 01 } 554,423,279 55

3° Pour le parachèvement des lignes exploitées, moyennant parts de recettes :

Jusqu'au 31 décemb. 1887,  
à . . . . . fr. 6,795,684 17 }  
pendant l'exercice 1888, à. 156,556 51 } 6,952,237 68

Le capital approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière, s'élève à fr. 12,500,000 »

Les dépenses liquidées depuis l'origine (1835), sur les budgets annuels de l'exploitation, pour travaux de premier établissement atteignent, à la fin de l'exercice 1886 . . . . . fr. 11,154,158 73

Depuis, aucun prélèvement de l'espèce n'a été fait.

Les approvisionnements en dépôt et payés sur les crédits de l'exploitation, représentaient :

Au 31 décembre 1887, une valeur de . . . . . fr. 49,959,575 46 }  
réduite de . . . . . 175,562 41 } (1) 49,785,814 05  
par suite de variations dans les quantités et les prix.

Le compte des intérêts réciproques du chef des recettes versées au Trésor et des dépenses liquidées par le banquier s'élève :

Au 31 décembre 1887, à fr. 20,124,555 51 }  
et, pour l'exercice 1888, au }  
taux de 5 1/2 p. o/o, à . . . . . 4,079,579 76 } 24,204,135 07

Les intérêts des soldes accumulés, toutes charges réglées, s'élèvent :

Au 31 décembre 1887, à fr. 85,875,595 » }  
et pour 1888, au taux de }  
5 1/2 p. o/o, à . . . . . 5,684,444 74 } 87,560,037 74

A reporter . . . fr. 4,423,826,327 56

(1) Voir annexe XVII.

Report . . . . .	fr. 1,425,826,527 56	
Les <i>recettes brutes</i> de l'exploitation s'élèvent :		
Depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1887, à fr. 2,472,894,247 89	}	2,604,419,357 95
et pour l'année 1888, à . . . . . 151,525,110 04		
Les <i>produits divers</i> encaissés par l'Administration des domaines, au profit du chemin de fer de l'État, atteignaient :		
Au 31 décembre 1887 . . . . . fr. 4,494,141 11	}	4,581,625 53
et s'élèvent pour 1888, à . . . . . 87,484 22		
<b>Total de l'actif. . . . .</b>	<b>fr. 4,052,827,510 82</b>	

**Passif.** — *L'amortissement* des capitaux engagés, pour premier établissement du chemin de fer, s'élève, calculé au taux de :

4 p. %, de 1855 à 1886, à . . . . . fr. 45,640,992 21	}	7,184,249 80	50,856,854 84
5 1/2, sur les capitaux unifiés restant à amortir, fin 1886 :			
Pour l'exercice 1887, à . . . fr. 5,550,545 88	}		
— — 1888, à . . . . . 5,635,905 92			
Sur les capitaux engagés depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1888 :			
Pour l'exercice 1887, à . . . fr. 5,981 69	}	51,612 85	
— — 1888, à . . . . . 25,651 14			
<b>Capital restant à amortir. . . . .</b>	<b>fr. 1,235,265,350 13</b>		
<b>Ensemble . . . . .</b>	<b>fr. 1,284,122,184 97</b>		

Les *charges d'intérêts et d'amortissement* s'élèvent, calculées au taux de :

4 p. %, de 1855 à 1886, à . . . . . fr. 805,556,566 55	}	92,155,150 52	896,185,982 52
5 1/2, sur les capitaux unifiés restant à amortir, fin 1886 :			
Pour l'exercice 1887, à . . . fr. 46,067,565 26	}		
— — 1888, à . . . . . 46,067,565 26			
Sur les capitaux engagés depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1887 :			
Pour l'exercice 1887, à . . . fr. 152,554 >	}	694,485 65	
— — 1888, à . . . . . 562,151 65			

Il a été versé à titre de *parts de recettes*, aux sociétés dont l'État exploite les lignes :

Jusqu'au 31 décembre 1887 . . . . . fr. 146,680,528 54	}	(2) 150,810,552 97
Pendant l'exercice 1888. . . . . 4,150,024 45		

Il a été liquidé pour le *loyer annuel* de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :

Jusqu'au 31 décembre 1887 . . . . . fr. 7,646,558 85	}	8,146,558 83
Pendant l'exercice 1888 . . . . . 500,000 >		

Les *sommes liquidées* au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par

**A reporter . . . . . fr. 2,539,265,059 29**

(1) Voir Annexe VII.

(2) Voir Annexe VIII.

Report . . . fr. 2,339,265,059 29

leurs lignes et imputées sur les budgets de dépense, s'élèvent :

Jusqu'au 31 décembre 1887 à . . . . . fr.	4,623,596 41	} 4,639,071 10
Pendant l'exercice 1888 à . . . . .	15,474 69	

Les *intérêts pour avances* destinées au renouvellement de rails, atteignaient :

Au 31 décembre 1887 . . . . . fr.	373,283 45	} 390,783 45
et s'élèvent pour 1888 à . . . . .	17,500 »	

Le compte financier a pris en charge les *intérêts suivants au profit du Trésor* :

a. pour liquidations de parts de recettes :		} 6,516,274 47
jusqu'au 31 décembre 1887. fr.	1,588,526 89	
en 1888 . . . . .	40,630 62	
b. pour soldes passifs, accumulés, à 4 p. %,		} 4,687,516 96
de 1857 à 1860 . . . . .	4,687,516 96	

Les *dépenses de l'exploitation* ont nécessité :

Depuis l'origine jusque fin 1887, une somme de . . . . . fr.	4,465,961,008 82	} 4,533,883,351 11
et en 1888, de . . . . .	69,922,522 29	

Fr. 3,881,494,521 42

A ce montant, il faut ajouter pour *balance* les sommes suivantes acquises à l'actif :

1° Les *prélèvements* faits sur les budgets de l'exploitation :

a) pour travaux de premier établissement (1847-1886) . . . . . fr.	41,154,158 75	} 451,332,789 40
b) pour approvisionnements restant en magasin au 31 décembre 1888 (voir à l'actif) . . . . .	49,785,814 05	

2° Les *soldes actifs* accumulés du compte financier :

jusqu'au 31 décembre 1887 . . . . . fr.	105,269,849 80	} (1) 120,592,819 62
Au cours de l'exercice 1888. . . . .	15,122,969 82	

Total égal à l'actif. . . . . fr. 4,032,827,310 82

En ajoutant à la somme de fr. 451,332,789-40, figurant ci-dessus pour *balance*, celle de fr. 50,856,854 84 d'amortissement, le solde s'élèverait au montant total de fr. 202,189,644-24.

Pour faire ressortir le *réel bénéfice* propre à l'exploitation, il faut faire abstraction des intérêts qui ne sont renseignés, en compte courant avec le banquier, que dans l'unique but de placer le chemin de fer dans la même situation qu'une exploitation concédée, et cela à seule fin de pouvoir apprécier le degré de productivité du réseau.

(1) Pour les années antérieures, voir annexe XI.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales, depuis l'origine, se sont élevées à <sup>(1)</sup> . . . . . 2,609,000,983 26 et que si l'on en déduit les dépenses d'exploitation, soit . . . . . fr. 1,533,885,331 11 et les charges financières s'élevant à. 1,037,172,730 87

2,591,056,061 98

l'encaisse de l'exploitation est (annexe IV) de . . . . . fr. 17,944,921 28

A cette encaisse il faut ajouter :

A. Les dépenses prélevées sur le budget de l'exploitation.

1° Pour approvisionnements en dépôt. . . . . fr. 19,785,811 05

2° Pour travaux de premier établissement . . . . . 11,154,158 73

B. L'amortissement *chiffré* à . . . . . 50,856,854 84

Le bénéfice de l'exploitation ne doit donc être estimé, en fin de compte, qu'à . . . . . fr. 99,741,745 90

## II. Renseignements divers.

### § 1. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Si l'on veut se rendre compte du *revenu des capitaux engagés* dans les chemins de fer de l'État, il faut déduire des ressources totales, soit. . . . . fr. 66,454,296 47 les recettes correspondant aux lignes dont le coût de premier établissement n'est pas représenté dans le capital utile, savoir :

1° Les parts de recettes à servir aux sociétés dont l'État exploite les lignes. fr. 4,130,024 43

2° La redevance pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. 500,000 »

3° Les intérêts de ces redevances et de ces parts de recettes, avancées par le Trésor, soit, eu égard au temps . . . . . 40,630 62

4,670,655 05

*Reste, ressources nettes* . . . . . fr. 61,783,641 42

Par rapport au capital utile moyen de fr. 1,277,167,964-06 (capital dépensé fin 1887 : fr. 1,270,213,745-15 augmenté de la moitié du capital dépensé en 1888, fr. 6,954,220-91), ces ressources représentent un revenu de 4.<sup>838</sup> p. ‰.

En 1887, le revenu a été de 4.<sup>532</sup> p. ‰ <sup>(2)</sup>.

(1) Voir Annexe VII.

(2) Pour le revenu de 1835-1885, voir p. 84 du compte rendu de 1885.

§ 2. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente, pour les exercices comparés de 1888 et 1887, comme il suit :

	1888.	1887.
Recettes brutes de l'exploitation fr.	451,525,110 04	124,057,764 23
Produits divers . . . . .	87,484 22	80,152 95
Ensemble . . . fr.	451,612,594 26	124,157,917 16
Dépenses d'exploitation. . . . fr.	69,922,522 29	66,689,605 26
Le coefficient d'exploitation est donc		
de . . . . .	55.15	53.75

Pour les exercices antérieurs voir annexe V.

§ 3. PRINCIPAUX RÉSULTATS STATISTIQUES DES EXERCICES 1888 ET 1887.

Les principaux résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices 1888 et 1887, sont résumés ci-après :

	1888.		1887.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes . . . . fr.	41,155 »	38,941 »
	Dépenses d'exploitation . .	21,864 »	20,875 »
	Ressources de l'année (1) . .	20,779 »	19,420 »
	Charges financières. . . .	16,051 »	15,995 »
Par train-kilomètre.	Recettes brutes . . . .	Fr. 3.5572	Fr. 3.5540
	Dépenses d'exploitation . .	1.8898	1.9050
	Ressources de l'année (1) . .	1.7961	1.7724
	Charges financières. . . .	1.3674	1.4596
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes . . . .	5.2934	5.3044
	Dépenses d'exploitation . .	1.7523	1.7713
	Ressources de l'année (1) . .	1.6654	1.6179
	Charges financières. . . .	1.2664	1.3571
Par véhicule - kilomètre chargé.	Recettes brutes . . . .	0.2865	0.2838
	Dépenses d'exploitation . .	0.1522	0.1521
	Ressources de l'année (1) . .	0.1447	0.1415
	Charges financières. . . .	0.1118	0.1166

Pour les années antérieures voir annexe XII.

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant.

L'ensemble des produits de l'exploitation, groupés par nature de trains, est le suivant :

Trains de voyageurs :		1888.	1887.
Voyageurs de toutes catégories . . . fr.		42,152,743,83	40,003,119 46
Tickets d'entrée dans les stations . . .		155,565,20	121,577 10
Bagages . . . . .		1,050,412 96	996,133 20
Colis journaux . . . . .		52,533 50	53,829 50
Colis par exprès (services intérieur et mixtes) . . . . .		1,054,707 48	1,041,189 07
Petits paquets (services internationaux).		1,891,609 49	1,845,683 78
Finances . . . . .		209,781 11	198,611 24
Équipages. . . . .		56,690 51	45,780 21
Chevaux . . . . .		174,050 11	167,756 59
Produits extraordinaires (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage et de vente de livres, remise à domicile de colis postaux et non postaux, etc.) (1) . .		466,675 71	470,716 25
Totaux. . . . fr.		<u>47,182,773,70</u>	<u>44,924,198 40</u>
Trains de marchandises :			
Messageries (petites marchandises) fr.		5,508,500 26	5,457,896 63
Grosses marchandises . . . . .		73,195,709 83	70,212,821 43
Chevaux et bestiaux . . . . .		1,199,668 21	1,156,289 13
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, etc.) (2) .		2,458,458 02	2,526,558 64
Totaux. . . . fr.		<u>84,542,556 54</u>	<u>79,155,563 83</u>
Ensemble sans distinction de trains, fr.		<u>131,525,110 04</u>	<u>124,057,764 23</u>

Le parcours des deux catégories de trains et de véhicules et la répartition y relative des produits indiqués ci-dessus donnent les résultats suivants :

Parcours kilométriques des trains (3)	{	de voyageurs (5) . . km.	1888.	1887.
			20,777,889	19,400,746
		de marchandises (5) . . .	16,221,083	15,528,448
Parcours kilométriques des véhicules chargés (4)	{	de voyageurs (5) . . km.	167,542,533	160,789,666
		de marchandises (5) . . .	291,960,537	276,581,784

(1) Voir détails p. 46.

(2) Voir détails p. 46.

(3) Non compris le parcours des trains-étrangers sur le réseau de l'État. (Voir p. 52.)

(4) Non compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État. (Voir p. 50 et annexe XIV.)

(5) Pour les années antérieures voir annexe XII.

		1888.	1887.
Produit par train-kilomètre	de voyageurs. . . . . fr.	2.2708	2.3156
	de marchandises . . . . .	5.1995	5.0910
Produit par véhicule - kilomètre chargé	de voyageurs. . . . . fr.	0.2820	0.2796
	de marchandises . . . . .	0.2559	0.2551

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

		1888.	1887.
Nombre moyen de voitures et wagons chargés par	trains de voyageurs, unités.	8.15	8.40
	— de marchandises. . . . .	17.89	17.66

(1)

§ 4. PERSONNEL.

La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État, se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1888.	1887.	Différences en 1888.
Fonctionnaires et employés . . . . .		6,185	6,152	+ 31
Agréés . . . . .		1,225	1,187	+ 36
Ouvriers	permanents . . . . .	29,908	29,789	+ 119
	en régie. . . . .	1,554	1,665	— 509
Total. . . . .		58,668	58,771	— 103

§ 5. CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution :

		1888.	1887.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . . . fr.			
		1.916,115 57	1.880,505 20
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . . . .			
		1,502,185 88	1,415,742 77
D'où un excédent de ressources de fr.		413,927 69	464,760 45
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 <sup>er</sup> janvier, s'élevait à. . . . .			
		9,854,092 90	9,569,552 47
l'avoir au 31 décembre est de . . . fr.		10,248,020 59	9,854,092 90

(1) Voir détails p. 51.

Du chef des pensions et des secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par le capital ci-après :

	1888	1887.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de . . . . . fr.	6,912,707 73	6,760,080 08
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de.	57,772 97	55,406 58
Capital engagé . . . . . fr.	6,970,480 70	6,815,486 46
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 52,600 affiliés et à leurs ayants droit, de . . . fr.	3,277,539 89	3,018,906 44
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	10,248,020 59	9,834,092 90

Les dépenses portées en compte à la page précédente, se décomposent comme il suit :

	NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.		
	1888	1887	1888	1887	
Termes de pensions. . . . .	Ouvriers . . . . .	672	688	308,786 08	309,741 08
	Veuves. . . . .	1,483	1,395	426,409 83	399,334 74
	Orphelins. . . . .	416	407	43,489 64	43,570 80
	Ascendants. . . . .	38	34	3,532 .	2,959 66
Termes de secours annuels. . . . .	Ouvriers . . . . .	51	40	7,256 84	5,402 75
	Veuves. . . . .	261	234	35,730 88	32,345 47
	Orphelins. . . . .	46	43	705 44	4,182 24
Secours temporaires aux ouvriers . . . . .	40,332	9,854	383,848 44	354,446 85	
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc. . . . .			302,741 27	284,340 09	
Frais de funérailles . . . . .			43,056 20	44,876 62	
Bonifications d'intérêts et frais généraux . . . . .			6,929 38	3,872 77	
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus . . . . . fr.			4,502,485 88	4,415,742 77	

## CHAPITRE II.

### VOIES ET TRAVAUX.

§ 1<sup>er</sup>. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1888.

MÈTRES COURANTS :				
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	}	directement par l'État (1) . . . . .		660,880      84,482      745,062
		à forfait pour compte de l'État. . . . .		44,687      662,602      677,289
Lignes construites par des compagnies :				
1 <sup>o</sup> Rachetées par l'État . . . . .		500,443	955,257	1,455,670
2 <sup>o</sup> Exploitées par l'État, moyennant parts de recettes . . . . .		457,798	465,625	323,423
Longueur effective totale, exploitée fin 1888 . . . . .		4,333,778	1,867,666	3,201,444

Ce réseau comprend :

1 <sup>o</sup> Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises . . . . .	3,047,828 ou 95.20 p. %.
2 <sup>o</sup> Parties affectées au transport des marchan- dises seulement . . . . .	453,616 ou 4.80 —

L'étendue exploitée est établie, sur une longueur :

	A l'écartement de :			Ensemble.
	4 <sup>m</sup> 50	4 <sup>m</sup> 20		
1 <sup>o</sup> A double voie, de . . . . .	1,528,426	5,552		1,533,778 ou 41.66 p. %.
2 <sup>o</sup> A simple voie, de . . . . .	1,854,305	15,365		1,867,666 ou 58.54 —
Totaux . . . . .	5,182,729	18,715 <sup>(2)</sup>		5,201,444 mètres.

(1) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10,220 mètres), cédée gratuitement par l'État à la Société concessionnaire du chemin de fer de Landen à Hasselt, et y compris le raccordement de Mons (Midi) à Ciply (2,382 mètres), exploité par l'État et à son profit, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(2) Cette longueur comprend les sections à voie étroite desservant les charbonnages suivants :

Branche vers Sainte-Julie du Rieu-du-Cœur . . . . .	468
— vers Hornu-Wasmès, n° 3, 4 et 6 . . . . .	1,769
— de Belle-et-Bonne et des Produits au canal de Mons à Condé . . . . .	5,654
Rivage Sud du canal . . . . .	775
— Nord . . . . .	3,805
Branche des Produits, n° 20 . . . . .	952
— Sainte-Marie-Josèphe . . . . .	1,291
— du Rieu-du-Cœur . . . . .	1,661
— du Haut-Flénu . . . . .	2,560
	18,715

Le développement total des voies ferrées au 31 décembre 1888 comportait :

	En 1888.	En 1887
En voies principales . . . . . mètres.	4,535,222	4,533,879
En voies accessoires . . . . .	1,802,784	1,783,857
<b>Au total. . . . .</b>	<b>6,338,006</b>	<b>6,319,736</b>

Les conditions de tracé des voies principales s'expriment comme suit pour 1888 :

		Longueur	En p. o/o.	
Conditions techniques des lignes.	Pentes et rampes. . . . .	de 1 à 5 mill. par mètre . . . . .	2,116,180 46.7	
		de 6 à 10 — — . . . . .	795,136 17.3	
		de 11 à 15 — — . . . . .	409,690 9.0	
		de 16 à 20 — — . . . . .	202,050 4.5	
		de 21 à 30 — — . . . . .	40,798 0.9	
	Paliers. . . . .	971,588 21.4		
			<b>4,535,222</b>	<b>100.0</b>
	Alignements droits . . . . .		5,011,154	66.4
		Courbes à rayon . . . . .	de plus de 500 mètres. . . . .	1,078,400 23.8
			de 100 à 500 mètres . . . . .	443,668 9.8
		<b>4,535,222</b>	<b>100.0</b>	

La section à voie étroite du Flénu a des courbes d'un rayon de 78 mètres.

	Kilom.		Kilom.
La longueur totale du réseau exploité, fin 1887, était de . . . . .	3,200, <sup>318</sup>		3,200, <sup>318</sup>
En 1888, on a livré à l'exploitation :			
La section de Benonchamps à la frontière grand-ducale vers Wiltz, le 1 <sup>er</sup> juillet . . . . .	0, <sup>633</sup> soit en moyenne		0, <sup>323</sup>
La section d'Eprave à Villers-sur-Lesse, le 23 septembre . . . . .	4, <sup>171</sup> —		1, <sup>110</sup>
<b>Ensemble. . . . .</b>	<b>3,203,<sup>163</sup> soit en moyenne</b>		<b>3,201,<sup>811</sup></b>
A déduire pour modifications aux voies en général . . . . .	3, <sup>719</sup> —		3, <sup>719</sup>
<b>Total au 31 décembre 1888 . . . . .</b>	<b>3,201,<sup>444</sup></b>		<b>3,198,<sup>092</sup></b>

La longueur *moyenne* des lignes exploitées, fin 1888, a donc été de 5.198<sup>m</sup>,092, soit 10<sup>m</sup>,258 de plus qu'en 1887.

Pour les années antérieures, voir l'annexe IX.

§ 2. STATIONS.

Nombre de stations, haltes et points d'arrêt au 31 décembre 1887,		795			
Il a été créé en 1888 :	{	sur le réseau exploité (¹).	Station . . . . . 1	}	57
		sur les lignes nouvelles (¹).	Points d'arrêt. 56		
			Station. . . . . 4		
Total . . . . .					831
Il a été sup- primé en 1888 :	}	Station (²).	4	}	4
		Points d'arrêt (¹).	5		
Situation au 31 décembre 1888 . . . . .					827

Ce nombre comprend 18 bureaux de ville, dont un établi à Douvres, plus 85 haltes et 150 points d'arrêt dépendant de stations voisines.

Outre l'établissement de points d'arrêt nouveaux, l'on a transformé en point d'arrêt la halte de Blanmont, et en haltes les points d'arrêt d'Angre et de Staceghem, ainsi que les stations de Grandmetz, la Paix et Hatrival.

Pendant l'année 1888, la station de Benonchamps est devenue commune à l'État et à la Société des chemins de fer et minières Prince-Henri.

Le nombre des stations communes gérées par l'État qui était de 52 en 1887 a donc été porté à 55 en 1888.

Les stations communes non gérées par l'État sont au nombre de 57 comme en 1887.

§ 5. PASSAGES A NIVEAU.

Des 5,080 passages à niveau existant fin 1888, 2,121 ne sont pas gardés; 2,959 sont gardés par 5,679 agents dont 1,745 femmes, et ce dans les conditions suivantes :

82	pendant	12	heures.
92	—	15	—
216	—	14	—
509	—	15	—
510	—	16	—

---

(¹) Stations : Gand-port, Points d'arrêt : Korteker, Saint-Jean-Geest, Sart-les-Moines, Orgéo, Orskerque, Bizory, Hainin, Caeskerke, Knokke, Grand-Bigard, Sery, Gand-Muide, Louise-Marie, Forêt de Soignes, Recogne, Neufvillers, Bois de Flobeeq, Pont-Rouge, Lecuwegem, Retinne, Cousteumont, Hove, Streupas, Linth, Slypstraet, Petit-Englien, Baranzy, Jamaigne, Nefte, Thollenbeck, Halewyn, Carlsbourg, Wilsle, Péronnes, Sterhoeck et Lesterny.

(²) Villers-sur-Lesse.

(³) Haine-Saint-Paul, par suite de la fusion des stations de Haine-Saint-Paul et de Haine-Saint-Pierre en un seul bureau portant le nom de Haine-Saint-Pierre.

(⁴) Route d'Eugies, La Bouverie et Rieu-du-Cœur.

507	pendant	17	heures.
316	—	18	—
273	—	19	—
90	—	20	—
564	—	24	—

La durée de surveillance est donc de 14 heures en moyenne. Elle n'atteint même pas ce chiffre, si l'on tient compte que les piocheurs sont admis à remplacer leur femme, moyennant une rémunération supplémentaire, lorsque la surveillance dépasse une certaine durée.

Cette surveillance donne lieu à la dépense suivante : salaires et quarts supplémentaires . . . . .	fr.	2,192,128	52
Indemnités pour huile. . . . .		89,571	09
Ensemble. . . . .	fr.	2,281,699	41
A déduire en raison de l'occupation de maisonnettes . . . . .	fr.	58,179	»
Dépense occasionnée par les 2.959 passages gardés. . . . .	fr.	2,243,520	41

#### § 4. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

La nomenclature des raccordements industriels et des gares privées a subi, en 1888, des modifications résultant de la mise en exploitation de raccordements nouveaux et de la suppression d'anciens raccordements.

Le tableau ci-dessous donne la situation actuelle, ainsi que celle au 31 décembre 1884, la dernière insérée au compte rendu.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 31 décembre 1884 . . . . .	314	45	359
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1888. . . . .	662	50	712
Livrés à l'exploitation pendant l'année . . . . .	34	2	36
Ensemble. . . . .	696	52	748
Supprimés pendant l'année . . . . .	18	4	22
Situation au 31 décembre 1888. . . . .	678	51	729

#### § 5. RAILS.

La longueur en mètres courants, des rails en fer et en acier, placés dans les voies est de :

		En 1888.	En 1887.
Rails en fer . . . . .	{ Voies principales . . . . .	1,875,075	2,065,568
	{ — accessoires . . . . .	1,920,815	1,864,756
	Total. . . . .	3,795,888	3,930,304

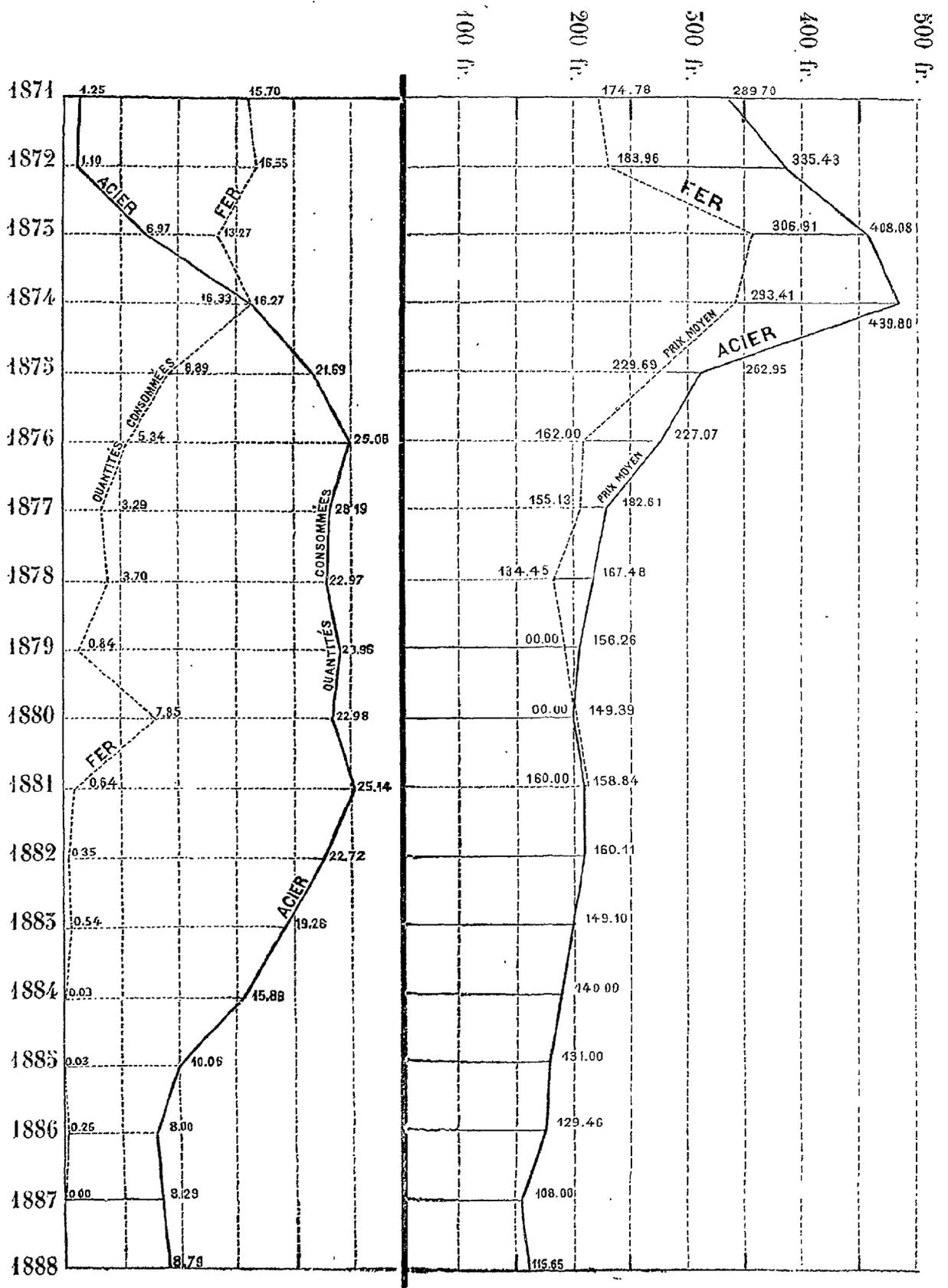
		En 1888.	En 1887.	
Rails en acier. . . . .	{	Voies principales . . . . .	7,118,495	6,923,945
		— accessoires . . . . .	1,536,403	1,478,272
	Total. . . . .		8,654,898	8,402,217
Rails en fer et en acier. . . . .	{	Voies principales . . . . .	8,995,570	8,989,515
		— accessoires . . . . .	3,457,216	3,543,008
	Total général. . . . .		12,450,786	12,532,521

Les 7,118,495 mètres de rails d'acier représentent 79.15 p. % de la longueur totale des voies principales. Mais si à ces voies l'on ajoute les 1,536,403 mètres de voies accessoires, la proportion des rails d'acier par rapport à la totalité des rails en service n'est plus que de 69.51 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1888 ont une valeur moyenne de fr. 115-65 par tonne : ceux *utilisés* en 1887 revenaient à 108 francs.

Le diagramme ci-après figure le prix moyen des rails et les quantités **CONSOMMÉES** pour l'entretien et le renouvellement des voies exploitées.

Quantités consommées (échelle 0,002 par mille tonnes).  
Prix moyen par tonne (échelle 0,002 par 10 francs) (\*).



(\* ) D'après les marchés de l'année antérieure.

Il a été conclu en 1888, pour l'entretien et les renouvellements de 1889, un marché de 12,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de fr. 115-20 la tonne.

Quant aux rails d'acier du profil Vignole ordinaire pesant 38 kilogrammes par mètre courant, il n'en a pas été acheté en 1888.

§ 6. BILLES ET TRAVERSES.

Le nombre des billes en bois et des traverses métalliques, placées dans les voies, est de :

		En 1888.	En 1887.
Billes en chêne	. . . . .	6,569,590	6,325,925
Autres essences	. . . . .	573,415	753,896
Ensemble.		6,943,005	7,079,821
Traverses métalliques	}	de 2 <sup>m</sup> ,50, C . . . . .	9,780      1,200
		de 2 <sup>m</sup> ,40 . . . . .	138,936    140,953
		de 2 <sup>m</sup> ,50, A et B . . . . .	57,885     64,324
		de 2 <sup>m</sup> ,60 (Hilff) . . . . .	12,824     13,006
		Ensemble.	239,425
Total.		7,182,430	7,299,306

Les billes en chêne, préparées, représentent 91.74 p. % de la totalité des traverses en bois.

La valeur moyenne des billes *utilisées* dans l'année a été :

	Chêne.		Sapin.		
	En 1888.	En 1887	En 1888.	En 1887.	
Prix moyen d'achat . . . . . fr.	4.50	3.73	5.25	2.06	2.06
Créosotage . . . . .	0.58	0.51	0.59	1.33	1.33
Valeur totale . . . . . fr.	5.08 <sup>(1)</sup>	4.24 <sup>(2)</sup>	5.84 <sup>(2)</sup>	3.59	3.39

Les billes en chêne de 2<sup>m</sup>,60 de longueur sur 0<sup>m</sup>,28 de largeur et 0<sup>m</sup>,14 de hauteur, fournies en 1888, ont coûté de fr. 4-44 à 4-68.

Le prix des billes en chêne de 2<sup>m</sup>,60 de longueur sur 0<sup>m</sup>,26 de largeur et 0<sup>m</sup>,15 de hauteur, également fournies en 1888, a varié de fr. 3-53 à 3-84.

Le chiffre correspondant pour 1887 a été de fr. 3-03 à 3-49.

Quant aux billes en sapin, dont le prix était de fr. 2-06 en 1886, il n'en a pas été fourni en 1888.

(<sup>1</sup>) Billes de 0<sup>m</sup>,28 de largeur sur 0<sup>m</sup>,14 de hauteur.

(<sup>2</sup>) — 0<sup>m</sup>,26 — — 0<sup>m</sup>,15 —

## § 7. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS BUDGÉTAIRES.

Il existait, au 31 décembre 1888, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux payés sur *fonds budgétaires*, dont la valeur s'élevait, au prix du jour, à fr. 6,419,360-95; en voici le détail :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier . . . . .fr.	599,992 »	388,292 »	61,054 »	4,049,338 »
{ en fer . . . . .	2,200 »	901,264 »	669,448 »	4,572,582 »
Billes en bois . . . . .	344,301 »	699,685 »	85,473 »	4,426,459 »
Traverses métalliques . . . . .	9,823 »	89,392 »	47,966 »	447,484 »
Bois spéciaux . . . . .	98,855 »	42,259 »	40,493 »	451,607 »
Voies système { Rails . . . . .	473 »	45,847 »	254 »	46,274 »
{ Hiff. Longrines . . . . .	»	44,492 »	14,616 »	28,808 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte . . . . .	417,286 »	85,669 »	3,491 »	206,446 »
Excentriques . . . . .	93,078 »	89,901 »	4,524 »	484,503 »
Plaques tournantes . . . . .	59,323 »	431,587 »	9,953 »	200,863 »
Ponts à peser . . . . .	8,338 »	12,625 »	604 »	21,567 »
Bouions, crampons, chevilles, cornières, crapauds, éclisses, entretoises et plaques . . . . .	522,404 »	233,265 »	294,523 »	4,049,892 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, coins en chêne et contre-poids pour signaux . . . . .	38,726 »	60,085 »	3,023 »	404,834 »
Objets divers . . . . .	436,389 »	479,661 »	93,499 »	709,549 »
Ensemble . . .fr.	2,327,588 »	2,943,724 »	4,265,291 »	6,536,603 »
Valeur des vieux matériaux vendus en 1888. . . . .fr.		803,894 86		
Il en a été livré contre paiement pour . . . . .		686,352 81		
Reste à livrer, fin 1888, pour . . . . .fr.			447,242 05	447,242 05
Reste à vendre, fin 1888, pour . . . . .fr.			4,448,048 95	
Actif, fin 1888. . . . .fr.				6,419,360 95

## § 8. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

Outre l'avoir de 6,419,561 francs, il existe encore en dépôt pour une somme de 260,844 francs de matériaux neufs de la voie, acquis sur fonds spéciaux et destinés à des travaux de premier établissement sur les lignes exploitées, tels que voies de garage, embranchements, etc. Voici l'énumération des matériaux neufs dont il s'agit :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	TOTAL.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.
Rails d'acier . . . . .	T.	2,147	Fr. 248,335
Excentriques . . . . .	P.	5	738
Plaques tournantes . . . . .	P.	5	6,057
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres et vannes . . . . .	P.	18	5,716
Ensemble . . . . .		.	260,844

§ 9. CONSTRUCTIONS NOUVELLES, TRAVAUX DE PARACHÈVEMENT ET D'AMÉLIORATION.

Les constructions nouvelles, les installations d'appareils complémentaires pour signaux, les améliorations apportées aux stations, aux passages à niveau, aux travaux d'art, aux bâtiments, hangars, pavillons et abris, ont absorbé, en 1888, une somme de fr. 4,798,257-25, imputée sur les fonds de premier établissement et dont le détail fait l'objet de l'annexe XIX.

## CHAPITRE III.

### TRACTION ET MATÉRIEL.

#### I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

##### § 1<sup>er</sup>. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre comprend respectivement :

		En 1888.	En 1887.		
Matériel de traction	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs. . . . .	549	529
			à marchandises . . . . .	735	786
			de gare . . . . .	289	266
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express. . . . .	5	5
			à marchandises . . . . .	458	459
	Total. . . . .		<u>1,722</u>	<u>1,745</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons . . . . .	56	56
			tenders pour fortes rampes. . . . .	12	..
			Voitures à vapeur. . . . .	50	47
	Total. . . . .		<u>98</u>	<u>85</u>	
Ensemble. . . . .		<u>1,820</u>	<u>1,826</u>		
Tenders (1). . . . .		<u>1,177</u>	<u>1,161</u>		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures . . . . .	1 <sup>re</sup> classe (2). . . . .	476	477
			2 <sup>e</sup> — . . . . .	429	451
			3 <sup>e</sup> — . . . . .	1,448	1,425
			mixtes. . . . .	291	265
			fourgons . . . . .	25	23
		Fourgons à bagages . . . . .	cellulaires . . . . .	337	368
			Voitures. . . . .	16	16
		Voitures. . . . .	funéraires . . . . .	5	5
			postales . . . . .	57	55
			Wagons fermés pour petits colis . . . . .	524	541
	Trucks et wagons fermés pour équipages . . . . .		116	116	
	Boxes et wagons pour chevaux . . . . .		115	119	
	Total. . . . .		<u>5,855</u>	<u>5,857</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 <sup>re</sup> classe. . . . .	1	1
			2 <sup>e</sup> — . . . . .	52	55
3 <sup>e</sup> — . . . . .			557	460	
mixtes. . . . .			210	156	
fourgons . . . . .			62	62	
Fourgons à bagages . . . . .		17	2		
Total. . . . .		<u>689</u>	<u>416</u>		
Total pour trains de voyageurs. . . . .		<u>4,514</u>	<u>4,255</u>		

(1) 46 locomotives-tenders en 1888 et 48 en 1887 sont portées une fois comme locomotive et une fois comme tenders.

(2) Y compris 2 voitures pour malades.

		Tonnage.	En 1888.	En 1887.	
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.	Fourgons . . . . .	4 1/2	637	661	
	Wagons ordinaires	fermés . . . . .	5	509	509
		pour bétail et chevaux . . . . .	7 1/2	6	6
		— coton et laine . . . . .	40	6,416	5,450
		— coke et laine . . . . .	5	45	45
		— coke et minerais . . . . .	10	550	550
		— charbon . . . . .	40	2,250	2,097
		plats à 4 roues . . . . .	40	1,174	1,176
		— à 8 — . . . . .	40	26,096	25,460
		. . . . .	5	59	59
		. . . . .	40	2,615	2,525
	. . . . .	15	"	1	
	. . . . .	20	776	776	
	Total . . . . .		40,879	59,061	
	Wagons spéciaux	pour transports divers . . . . .	3	34	34
pour embranchements de char- bonnages . . . . .		40	2	2	
dits tapissières . . . . .		55	1	1	
. . . . .		7 1/2	546	604	
. . . . .		5	67	67	
Total . . . . .		670	728		
Total pour le trafic . . . . .			41,549	59,789	
Wagons de service	pour l'entretien de la route, . . . . .	7 1/2	598	627	
	— pour le transport des plaques tournantes	10	8	8	
	— — — de roues . . . . .	5	50	51	
	— transports divers . . . . .	10	52	52	
	— secours . . . . .	"	11	11	
	— à freins pour les plans inclinés. . . . .	"	58	59	
	chasse neige . . . . .	"	54	54	
	. . . . .	"	1	"	
Total pour le service . . . . .		772	802		
Ensemble des wagons . . . . .			42,521	40,591	
Total général des véhicules. . . . .			46,855	44,844	
Bâches pour couvrir les chargements . . . . .			14,500	12,698	

§ 2. RENOUELEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE  
TRANSPORT (1).

Les extensions et les renouvellements du matériel se résument comme il suit :

---

(1) Voir annexe XIII.

	Locomotives.	Tenders (1).	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour train de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1887 . . . . .	4,779	4,461	47	4,253	40,591
Faits accomplis en 1888.					
{ Mise hors d'usage . . . . .	23	24	»	52	280
{ Reste . . . . .	4,756	4,437	47	4,201	40,311
{ Renouvellement sur le budget . . . . .	»	28	»	7	4,740
{ Extension sur fonds spéciaux . . . . .	44	42	3	306	270
Effectif fin 1888 . . . . .	4,770	4,477	50	4,514	42,321
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de . . . . .	1,827	4,348	49	4,411	43,084
On trouve que le renouvellement est					
{ en avance de . . . . .	»	»	4	103	»
{ en arrière de . . . . .	57	441	»	»	763

Il a été adjugé en 1888 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement (2) . . . . .	25	40	»	46	465
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension . . . . .	30	7	»	498	685
Ensemble . . . . .	55	47	»	214	850

### § 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1887, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R, A, n° 1148, s'élevait à . . . . . 212

Pendant l'année 1888, il en a été agréé . . . . . 29

Ensemble . . . . . 241

Dans le cours de la même année il en a été retiré de la circulation. 20

Reste au 31 décembre 1888. . . . . 221

Ce nombre se décompose comme il suit :

- 139 wagons citernes ;
- 7 pour transports de grandes glaces ;
- 75 wagons ordinaires.

(1) Voir renvoi (1), p. 26.

(2) Indépendamment des commandes suivantes faites en 1889 :

47 locomotives, dont 45 locomotives-tenders ; 56 tenders ; 4 voitures-vapeur ; 84 voitures à voyageurs et 200 wagons à marchandises.

**§ 4. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES EXPLOITATIONS ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.**

Le tableau suivant donne d'une manière détaillée le parcours kilométrique des locomotives selon la nature d'emploi :

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	À vide.	En manœuvre.	
<b>a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.</b>							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs . . . .	17,110,141	945,583	20,042	456,329	687,540	19,259,637
	— à marchandises. . . .	1,033,784	17,781,055	381,120	1,177,419	3,195,707	23,574,175
	— de gare . . . . .	61,681	388,766	3,538	173,570	4,470,106	5,097,663
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	31,425	2,201	56	1,441	1,819	36,942
	Locomotives-fourgons . . . . .	1,225,438	748	44	30,728	32,693	1,280,651
	Voitures à vapeur . . . . .	1,304,095	12,250	216	69,528	48,073	1,424,162
Ensemble pour 1898 . . . . .		(1) 20,771,364	(2) 19,130,607	(3) 405,016	1,939,015	8,436,028	50,682,230
		59,902,171		(4) 10,780,059			
Ensemble pour 1887 . . . . .		19,417,066	18,150,022	339,190	1,637,833	8,173,073	(5) 47,968,084
		37,567,088		10,400,996			
<b>b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.</b>							
Ensemble pour 1898 . . . . .		200,246 (6)	105,225	3,416	5,016	28,361	343,164
		305,471		37,603			
Ensemble pour 1887 . . . . .		286,016 (7)	118,063	"	3,539	25,548	433,166
		404,079		29,087			

(1) Y compris 554,424 kilomètres sur lignes étrangères et 98,874 de double traction.  
 (2) — 537,606 — — — — — et 2,908,276 — —  
 (3) — 40,435 — — — — — de double traction.  
 (4) — 47,565 — — — — — sur lignes étrangères.  
 (5) Chiffre rectifié.  
 (6) Y compris 3,082 kilomètres de double traction.  
 (7) — 3,235 — — — — —

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER  
SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

a) Dans les TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT <sup>(1)</sup>.

		En 1888.	En 1887.	
Trains de voyageurs	Voitures } à voyageurs. }	de l'État . . . . .	427,067,447	420,411,046
		de l'étranger . . . . .	6,507,242	5,596,152
	Voitures cellulaires . . . . .	407,769	416,596	
	Wagons fermés et wagons à bagages. . . . .	29,555,775	50,251,578	
	Trucks. . . . .	15,646	22,254	
	Boxes . . . . .	269,891	525,327	
	Véhicules étrangers . . . . .	5,740,765	5,768,755	
		Total. . . . .	<u>467,542,555</u>	<u>460,789,666</u>
Trains de marchandises.	Voitures } à voyageurs. }	de l'État . . . . .	6,118,276	6,897,149
		de l'étranger . . . . .	177,622	155,841
	Voitures cellulaires . . . . .	9,672	8,902	
	Fourgons à marchandises . . . . .	17,222,050	17,650,405	
	Wagons fermés . . . . .	49,845,049	45,592,856	
	— ouverts . . . . .	167,676,960	158,808,544	
	Trucks . . . . .	408,641	579,106	
	Boxes . . . . .	489,577	489,256	
Wagons étrangers. . . . .	50,014,750	46,820,247		
	Total. . . . .	<u>291,960,557</u>	<u>276,581,784</u>	
Parcours total du matériel chargé . . . . .		<u>459,505,090</u>	<u>457,571,450</u>	
Parcours pour le service.	Voitures-postes . . . . .	2,222,691	2,209,259	
	Véhicules chargés . . . . .	5,699,271	5,510,595	
	— circulant à vide . . . . .	127,922,429	125,095,422	
	Wagons traîneaux lestés. . . . .	566,855	691,864	
	Total. . . . .	<u>154,414,154</u>	<u>129,506,614</u>	
Ensemble conforme à l'annexe XIV. . . . .		<u>595,714,244</u>	<u>566,878,068</u>	

b) Dans les TRAINS ÉTRANGERS SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Trains de voyageurs.	Véhicules de l'État . . . . .	48,005	25,587
		— étrangers . . . . .	1,467,956
Trains de marchandises.	— de l'État . . . . .	771,865	616,706
	— étrangers . . . . .	2,229,912	2,156,470
	Total. . . . .	<u>4,517,716</u>	<u>4,197,746</u>

§ 6. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT, DANS LES TRAINS  
ÉTRANGERS, SUR LES LIGNES ÉTRANGÈRES.

Trains de voyageurs . . . . .	6,491,569	7,287,454
— marchandises . . . . .	153,024,740	127,511,064
Total. . . . .	<u>(*) 159,516,109</u>	<u>(*) 154,798,518</u>

(1) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'État (voir Annexe XIV).

(2) Non compris le parcours des véhicules de l'État qui figure dans les trains étrangers au litt. b ci-dessus.

§ 7. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.

En groupant les parcours repris sous le littéra a de la page précédente, et détaillés à l'annexe XIV, on obtient la composition moyenne des trains de l'État; savoir :

PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.						
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.		
		1888.	1887.	1888.	1887.	
Voitures à voyageurs. . . . .		133,385,424	126,011,047	6,296,459	7,053,242	
Wagons à bagages et fourgons à marchandises. . . . .		29,961,702	30,420,739	17,777,518	18,102,129	
Wagons vitesse et AB . . . . .		1,421,649	1,578,134	889,278	807,955	
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs . . . . .		2,924,448	2,961,226	918,148	904,824	
Wagons	fermés	chargés . . . . .	1,879,069	2,005,595	60,831,583	55,372,854
		vides . . . . .	"	335	37,555,141	35,757,148
	ouverts	chargés . . . . .	"	"	208,939,963	197,879,337
		vides . . . . .	"	"	90,367,288	87,337,619
Wagons traîneaux. . . . .		153,786	138,852	413,067	553,012	
Ensemble (voir annexe XIV). . . . .		169,726,069	163,418,948	423,988,175	403,759,120	
Parcours des trains de l'État . . . . .		20,777,889	19,400,746	(1)16,610,505	(1)15,861,459	
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.						
Voitures à voyageurs. . . . .		6.42	6.50	0.33	0.44	
Voitures à bagages et fourgons à marchandises. . . . .		1.44	1.57	1.07	1.14	
Wagons vitesse et AB . . . . .		0.07	0.08	0.05	0.03	
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs . . . . .		0.14	0.15	0.06	0.06	
Wagons	fermés	chargés . . . . .	0.09	0.10	3.66	3.49
		vides . . . . .	"	"	2.26	2.25
	ouverts	chargés . . . . .	"	"	12.58	12.48
		vides . . . . .	"	"	5.44	5.51
Wagons traîneaux. . . . .		0.01	0.01	0.02	0.03	
Total des véhicules par train. . . . .		8.17	8.41	25.52	23.45	

(1) Y compris les trains pour le service de la route.

## § 8. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

Le nombre et le parcours des trains, par nature d'emploi, ont été les suivants :

		En 1888	En 1887		
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs {	express . . . . .	45,134	59,274	
		ordinaires et spéciaux. . . . .	467,758	446,125	
	mixtes (voyageurs et marchandises) . . . . .		70,069	88,516	
	de marchandises . . . . .		557,951	559,485	
	de route . . . . .		16,274	12,741	
Ensemble . . . . .		955,166	925,941		
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (*).	Pour le trafic {	Voyageurs {	express . . . . .	5,572,890	5,214,788
		ord. et spéc. . . . .	15,931,404	15,437,701	
		Marchandises et mixtes. . . . .		16,221,085	15,328,448
	Voitures à vapeur . . . . .		1,275,595	728,257	
	Total . . . . .		56,998,972	54,929,194	
Pour le service de la route . . . . .		589,422	552,711		
Ensemble . . . . .		37,588,594	35,261,905		
Parcours kilomé- trique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	Pour le trafic {	Voyageurs . . . . .	200,267	194,325	
		Marchandises . . . . .	98,576	100,129	
	Pour le service de la route . . . . .		1,552	.	

## § 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, a été :

		1888.		1887.	
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. %.
			au total.	en p. %.	
Express . . . . .	1 <sup>re</sup> classe.	24	6.50	27.06	26.40
	2 <sup>e</sup> —	40	42.94	32.35	32.67
	3 <sup>e</sup> —	50	8.77	47.54	49.05
Ordinaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classe.	24	2.45	8.95	8.83
	2 <sup>e</sup> —	40	7.54	43.84	47.88
	3 <sup>e</sup> —	50	40.82	24.63	23.36
Moyenne . . . . .		43	8.89	20.64	21.55

(\*) Y compris le parcours sur les sections étrangères énumérées à l'annexe XIV. Pour les années antérieures voir annexe XII.

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises <sup>(1)</sup>, eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1888.	1887.
Capacité moyenne des wagons . . . . .	10 ' 01	10 ' 01
Charge moyenne du wagon chargé <sup>(2)</sup> . . . . .	6 40	6 21
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis <sup>(2)</sup> . . . . .	4 45	4 28
— par locomotive avec train <sup>(2)</sup> . . . . .	94 90	91 71
Capacité moyenne d'un train de marchandises . . . . .	232 75	250 65
Charge moyenne d'un train de marchandises <sup>(2)</sup> . . . . .	111 92	107 17
Rapport entre le chargement et la capacité . . . . .	44 .28 p. %	42 .76 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1888 et en 1887, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1888.	1887.	1888.	1887.	1888.	1887.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . . . . .	518,787,000	550,885,000	5.81	4.62	5,011,550 74	2,546,425 26
— menu gras . . . . .	50,542,000	29,260,000	7 »	5.85	596,055 57	171,096 71
— menu maigre . . . . .	156,530,000	70,477,000	4.45	3.51	605,584 20	255,709 52
— gailleux . . . . .	46,008,250	48,085,000	7.26	6.85	554,226 47	528,476 75
Total des charbons menus et gailleux (voir graphique, p. 55) . . . . .	757,676,910	698,707,000	5.74	4.70	4,545,425 87	5,279,706 22
Charbon pour forges . . . . .	9,560,000	9,600,000	6.95	6.04	66,059 55	57,984 46
— grosse gailleterie . . . . .	2,412,578	2,815,000	15.98	15.02	35,726 07	56,648 85
— p <sup>r</sup> fours à réchauffer . . . . .	5,255,000	2,905,000	8.50	7.94	27,674 92	25,065 14
Coke industriel . . . . .	1,205,000	1,190,000	11.46	10.67	15,815 12	12,695 58
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers . . . . .	2,008,400	1,770,000	8.71	15.02	17,495 67	24,645 75
Coke spécial lavé pour fonderie . . . . .	60,000	—	18.08	—	1,085 »	•
Ensemble . . . . .	775,977,688	716,987,000 <sup>(3)</sup>	5.80	4.79	4,504,260 20	5,454,742 » <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Non compris les transports en service.

<sup>(2)</sup> Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après : (V. p. A-45).

	1888.	1887.
Tarif 2. (Petites marchandises) . . . . . tonnes.	245,849	256,570
— 5. (Grosses marchandises) . . . . . —	25,145,560	22,984,175
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a). . . . . —	227,070	219,181
	25,616,479	25,459,926

<sup>(3)</sup> Déduction faite des fournitures reçues pour d'autres Départements et qui avaient été confondues, en 1887, avec celles pour le chemin de fer, dans les données du compte rendu.

(a) Poids conventionnel : Voir p. 46, annexe XIX, compte rendu de 1881.

Le prix moyen du combustible en 1888, par rapport à celui de 1887, accuse donc une augmentation de fr. 1-01 par tonne.

Les fluctuations des prix moyens, pendant la période de 1875 à 1888, sont circonscrites entre un minimum de fr. 4-70, prix de 1887, et un maximum de fr. 18-58, prix que les charbons ont atteint en 1873.

Depuis 1878, dernière période décennale, le prix le plus élevé a été de fr. 7-94 en 1885.

#### § 11. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XV donne les quantités de charbon exclusivement consommées dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 35 p. % de charbon gras.

Ces consommations peuvent s'exprimer comme il suit par unité de trafic :

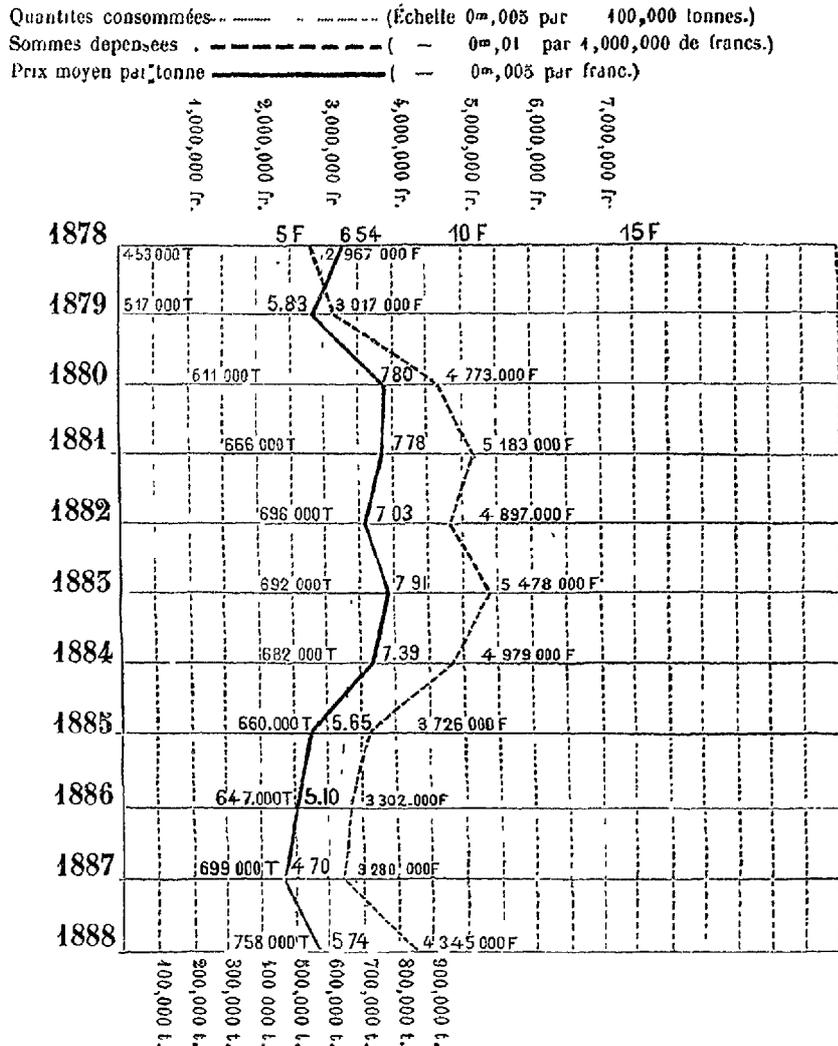
		En 1888.	En 1887.
Par train-kilomètre . . . . .	Quantité . . . . .	18 <sup>k</sup> ,15	17 <sup>k</sup> ,82
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,103	0 <sup>f</sup> ,082
Par locomotive-kilomètre avec train. . . . .	Quantité . . . . .	16 <sup>k</sup> ,84	16 <sup>k</sup> ,57
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,095	0 <sup>f</sup> ,076
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . . . .	13 <sup>k</sup> ,39	13 <sup>k</sup> ,10
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,076	0 <sup>f</sup> ,060
Par véhicule-kilomètre <sup>(1)</sup> . . . . .	Quantité . . . . .	1 <sup>k</sup> ,143	1 <sup>k</sup> ,108
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,006	0 <sup>f</sup> ,005
Par unité de charge transportée à un kilomètre <sup>(2)</sup> . . . . .	Quantité . . . . .	0 <sup>k</sup> ,42742	0 <sup>k</sup> ,41418
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,00242	0 <sup>f</sup> ,00191

(<sup>1</sup>) Y compris les parcours à vide.

(<sup>2</sup>) Voir la définition de cette unité à l'annexe XV.

§ 12. CHARBONS MENUS ET CHARBONS GAILLETEUX.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons menus et gailleteux, pendant la dernière période décennale :



§ 13. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

En 1887, les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots ont entraîné à une dépense de . . . . fr. 353,808 86

En 1888, sous l'influence de l'augmentation de la consommation du pétrole et de la hausse du prix de l'huile de colza épurée, la dépense s'est élevée à . . . . . 371,536 28

Différence en plus pour 1888 . . . . . fr. 17,747 42

§ 14. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1883 à 1888, la situation de

l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

ANNÉES.	NOMBRE de DECS.	CONSOMMATION.	
		QUANTITÉS.	DÉPENSES.
1883 . . . . .	20,145	Mètres cubes. 4,515,516	Fr. C. 795,887 »
1884 . . . . .	49,949	4,354,029	740,522 63
1885 . . . . .	20,342	4,334,962	688,559 98
1886 . . . . .	21,007	4,354,407	652,769 48
1887 . . . . .	21,633	4,603,344	615,559 83
1888 . . . . .	22,263	5,106,079	732,515 20

§ 15. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES TRAINS.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1885 à 1888 :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	PAR MÈTRE CUBE.	ANNUELLE PAR TRAIN
1885 . . . .	127	245,420 <sup>m³</sup>	Fr. C. 118,000 »	Fr. C. 0.481	Fr. C. 929 15
1884 . . . .	126	268,056 <sup>m³</sup>	109,206 47	0.407	866 71
1885 . . . .	150	288,781 <sup>m³</sup>	405,491 72	0.564	809 17
1886 . . . .	148	502,445 <sup>m³</sup>	86,759 50	0.287	586 21
1887 . . . .	145	505,917 <sup>m³</sup>	401,590 92	0.551	709 05
1888 . . . .	147	510,065 <sup>m³</sup>	410,834 19	0.557	755 97

§ 16. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1885 à 1888.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS										NOMBRE TOTAL de carreils.
		à 10 carreil.	à 40 carreils.	à 50 carreils.	à 60 carreils.	à 80 carreils.	à 95 carreils.	à 100 carreils.	à 110 carreils.	à 120 carreils.	à 130 carreils.	
1885	7	"	48	17	"	"	"	"	"	"	"	6,510
1884	7	"	48	18	"	"	"	"	"	"	18	4,620
1885	11	"	48	39	"	"	3	4	8	"	16	9,025
1886	15	522	48	36	19	"	3	9	8	"	18	11,550
1887	15	525	48	36	19	"	3	9	8	"	18	11,355
1888	17	250	87	60	29	52	3	9	8	6	14	16,225

§ 17. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant l'année 1888, le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a diminué de 1,489 unités, ce qui ramène l'effectif, fin 1888, de 24,700 à 23,211 unités.

Par contre, 1,033 calorifères ont été affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains tramways.

§ 18. GRAISSAGE.

Les consommations d'huile, suif et graisse ont nécessité les dépenses ci-après :

		En 1888.	En 1887.
Graissage . . . . .	des locomotives . . . fr.	255,166 05	213,336 97
	des véhicules . . . . .	118,416 86	157,731 64
Graissage de machines, appareils et excentriques . . . . .	Ateliers . . . . .	36,774 15	41,854 78
	Stations, dépôts, économats, voies et bâtiments . . . . .	15,952 52	17,909 32
	Ensemble. . . fr.	426,309 58	430,872 71
soit en moins pour 1888. . . . . fr.		4,563 15	

Cette diminution s'explique par l'emploi, de plus en plus étendu, de boîtes soumises à un graissage périodique ; les nécessités de l'alimentation en cours de route sont ainsi réduites.

Les quantités consommées se sont élevées, en 1888, à 1,333,163 kilogrammes, soit 0<sup>h</sup>0362 par train-kilomètre, contre 1,337,308 kilogrammes, ou 0<sup>h</sup>0385 par train-kilomètre, en 1887.

Rapportées à l'unité de trafic, les dépenses totales de graissage s'élèvent à :

	En 1888.	En 1887.
Par train-kilomètre . . . . .	0.0114	0.0122
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris)	0.00072	0.00076
Par charge-unité-kilomètre . . . . .	0.00027	0.00028

## § 19. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne la situation des approvisionnements.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondant pour 1887 ( <sup>1</sup> )	
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1888 ( <sup>2</sup> )	restant à fournir en 1889 sur les marchés de 1888			
<i>1<sup>o</sup> Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1888 :</i>					
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	994,402 26	4,097,470 65	5,091,872 91	3,203,253 58	
Combustibles . . . . .	87,215 89	»	87,215 89	84,493 08	
Huile d'éclairage . . . . .	72,252,21	55,744 92	127,994 13	163,424 68	
Huiles et matières de graissage . . . . .	86,440 66	448,706 36	234,847 02	217,124 86	
Bois de construction . . . . .	627,831 34	289,675 87	917,507 21	910,692 22	
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons . . . . .	2,891,778 43	233,433 28	3,425,261 74	3,219,729 55	
Aciers, fontes et fers divers . . . . .	284,371 37	»	284,371 37	334,255 44	
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux . . . . .	321,818 01	»	321,818 01	334,523 38	
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques . . . . .	459,189,01	4,095 »	460,284 01	455,051 01	
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc. . . . .	301,740 37	24,614 44	323,351 78	357,559 43	
Matières et objets divers . . . . .	817,209 98	45,815 54	393,025 52	4,101,189 73	
<i>2<sup>o</sup> Objets et matières transformables :</i>					
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte ( <sup>2</sup> ).	492,521 45	»	492,521 45	441,458 02	
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux ( <sup>2</sup> ). . . . .	276,617 05	»	276,617 05	213,626 12	
Total conforme à l'annexe XVI . . .	7,443,087 73				
<i>3<sup>o</sup> Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>					
Stations et ateliers . . . . .	814,297 21	»	814,297 21	804,473 20	
Sections . . . . .	430,512 44	»	430,512 44	508,887 42	
<i>4<sup>o</sup> Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.</i>					
Roues pour loco- motives, tenders, voitures et wa- gons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	3,904,340 »	»	3,904,340 »	5,466,445 53
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être uti- lisées . . . . .	827,534 »	»	827,534 »	
Valeur totale des approvisionnements .	13,366,450 10	4,893,600 03	48,260,050 43	47,024,987 25	

(1) Évaluation faite d'après le tarif de 1888 : Voir annexes XVII et XVIII.

(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

A l'appui du tableau qui précède, on a détaillé à l'annexe XVIII les *quantités* et les valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts pour faire face aux nécessités de l'exploitation.

**II. Améliorations ou innovations introduites dans le service  
de la traction et du matériel.**

Les trois locomotives express, pour fortes rampes, à 6 roues couplées de 1<sup>m</sup>,70, fournies par la Société Cockerill, ont été mises en service régulier pour la remorque des trains de la malle sur la ligne du Luxembourg. L'emploi de ces machines a permis d'augmenter considérablement la charge de ces trains et de diminuer le temps de parcours.

Un nouveau type de locomotive tender pour la remorque des trains légers sur les lignes à fortes rampes, vient également d'être mis en service. Les machines de ce type, à 6 roues couplées de 1<sup>m</sup>,20 et à mouvement extérieur, répondent complètement aux conditions du service des lignes secondaires à profil accidenté.

La locomotive-express pour lignes de niveau, étudiée par la Société Cockerill, d'après un plan programme élaboré par l'Administration, a été fournie. Les essais auxquels elle a été soumise ont démontré qu'elle remplit largement les conditions prescrites.

*Voitures.* — L'Administration a fait construire par l'industrie, et pour essai, 2 voitures mixtes de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes à couloir latéral, avec cabinet de toilette et water-closet, chauffées par thermosyphon et montées sur bogies; elles ont figuré au Grand Concours, et ont servi d'étude pour les 12 voitures mixtes de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classes, montées sur bogies, avec couloir latéral, cabinet de toilette et water-closet et commandées en vue de desservir les trains internationaux. Ces voitures seront mises en service pendant l'été de 1890; leur chauffage se fera par la vapeur.

L'atelier central de Malines construit une voiture mixte de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, montée sur trois paires de roues avec essieux extrêmes articulés. Ce véhicule est sur le point d'être terminé et sera mis sous peu à l'essai.

L'Administration a décidé d'adopter la couleur brune pour la peinture de toutes les voitures tôlees, desservant les grandes lignes. Cette mesure permettra de réaliser d'importantes économies d'entretien.

Elle a décidé de même d'employer le bois de teak verni, pour le revêtement extérieur du nouveau matériel des grandes lignes commandé en 1888, ce qui promet un entretien plus facile et plus rapide de la peinture.

*Wagons.* — L'Administration étudie un wagon type à affecter spécialement au transport du poisson. Après approbation des plans, elle procédera à la mise en adjudication de 33 wagons de l'espèce. En vue d'empêcher les soustractions des articles de messageries, les portes des wagons-cavaliers ont été munies d'une fermeture à l'intérieur.

Dans le même ordre d'idées, les fourgons à marchandises sont munis de

serrures et sont pourvus d'un crochet en fer et d'un piton destinés à tenir les portes fermées de l'intérieur.

En vue de la substitution de la grande à la petite section sur les lignes du Flénu et autres rivages et charbonnages, il a été décidé de transformer, au fur et à mesure des besoins, des wagons repris à la Société Générale en wagons pour le service spécial des charbonnages.

Il a été créé un nouveau type de wagon plat de 10 tonnes, de 9 mètres de long, pour le transport des rails, perches, planches, fers en barres, pièces mécaniques, voitures de foire, etc. : ces marchandises nécessitaient l'emploi de wagons de 20 tonnes, bien que leur poids fût loin d'atteindre le tonnage du wagon utilisé.

Il a été également mis en service un nouveau type de wagons plats de 15 tonnes, de 9 mètres de long et montés sur 3 essieux.

La substitution des nouveaux buttoirs aux buttoirs à boisseau en fonte et aux buttoirs modèle 1880, petite et grande longueur, continue à donner d'excellents résultats ; on en poursuit la généralisation.

L'emploi, toujours croissant, de l'huile minérale pour le graissage, a amené l'Administration à faire l'essai en grand, de coussinets en métal blanc, dont elle attend les meilleurs résultats.

On a continué à appliquer la boîte à l'huile d'une pièce, modèle 1885, à un grand nombre de voitures et wagons. Le nombre de véhicules munis de cette boîte, au 1<sup>er</sup> janvier 1889, était de 31,672. Il reste à en pourvoir 8,495 wagons, dont 7,149 sont munis de la boîte 1880 et 1,344 de boîtes diverses.

Les résultats obtenus par l'emploi de la nouvelle boîte, continuent à être des plus satisfaisants, tant au point de vue du nombre de bris qu'à celui de la diminution des cas d'échauffement.

Les wagons pourvus de boîtes d'ancien modèle sont levés tous les ans ; le délai de levage des wagons munis de boîtes des modèles de 1880 et de 1885 a été porté, d'une manière générale, de 24 mois à 52 mois.

*Éclairage des stations.* — L'éclairage au pétrole a été établi ou étendu dans 80 stations, haltes ou points d'arrêt. Il a été placé 569 lampes avec réverbères, lanternes d'applique ou suspensions.

L'éclairage au gaz a été établi ou étendu dans 29 stations ; 733 becs ont été placés en extension. Par contre on en a supprimé 103 dans certaines stations.

L'éclairage électrique a été établi dans la gare couverte de Bruxelles-Nord et dans une partie des ateliers de Malines.



## CHAPITRE IV.

### EXPLOITATION.

#### I. Mouvement et recette.

##### § 1<sup>er</sup>. VOYAGEURS.

Les résultats comparatifs, pour les deux derniers exercices, des transports de voyageurs sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

#### Prix normaux.

##### A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1888.	1887.	1888.	1887.	1888.	1887.	1888.	1887.
Billets simples . . . . .	1 <sup>re</sup>	263,605	253,124	2,105,656 32	2,024,966 92	Kilom. 81.28	Kilom. 81.75	7.988	8.000
	2 <sup>e</sup>	478,567	457,320	2,471,611 60	2,327,631 53	68.45	67.94	5.165	5.090
	3 <sup>e</sup>	603,254	559,202	1,238,258 66	1,132,430 97	37.15	37.20	2.036	2.025
Ensemble . . . . .	"	1,345,426	1,269,646	5,805,526 58	5,485,029 42	56.93	57.16	4.315	4.320
Billets aller et retour (1) . . . . .	1 <sup>re</sup>	314,758	285,308	1,468,496 36	1,306,585 83	62.22	60.24	4.729	4.580
	2 <sup>e</sup>	651,976	579,346	2,013,894 19	1,735,713 03	54.04	52.40	3.059	2.996
	3 <sup>e</sup>	1,078,922	1,016,900	1,503,647 62	1,372,709 57	36.21	35.50	1.394	1.350
Ensemble . . . . .	"	2,045,656	1,881,554	5,006,038 17	4,415,008 43	45.89	44.21	2.447	2.346
Total . . . . .	"	3,391,082	3,151,200	10,811,564 75	9,900,037 85	50.27	49.43	3.188	3.142

(1) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

## B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1888.	1887.	1888.	1887.	1888.	1887.	1888.	1887.
Billets simples . . . . .	1 <sup>re</sup>	312,671	344,343	882,230 49	908,287 50	Kilom. 33.73	Kilom. 34.56	2.575	2.038
	2 <sup>e</sup>	1,563,416	1,542,264	2,344,379 92	2,348,576 81	25.97	26.42	1.498	1.523
	3 <sup>e</sup>	11,685,586	11,262,257	8,638,053 71	8,540,310 19	18.89	19.25	0.739	0.758
	Ensemble . . .	13,593,673	13,148,864	11,864,664 12	11,797,168 50	20.08	20.49	0.873	0.897
Billets aller et retour (1) . . .	1 <sup>re</sup>	623,064	626,506	888,850 22	914,118 04	23.14	23.71	1.425	1.459
	2 <sup>e</sup>	2,735,316	2,655,810	2,311,361 57	2,278,800 69	18.09	18.37	0.845	0.658
	3 <sup>e</sup>	18,512,326	17,986,748	9,188,254 43	8,988,927 19	15.59	15.70	0.496	0.500
	Ensemble . . .	21,871,606	21,269,064	12,388,466 22	12,181,845 92	16.12	16.27	0.566	0.573
Total . . . . .	35,465,279	34,417,928	24,253,130 34	23,979,014 42	17.64	17.88	0.684	0.697	
Total des prix entiers . . . . .	38,850,361	37,569,128	35,064,695 09	33,879,052 27	20.48	20.53	0.902	0.902	

## Prix réduits.

## Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1888.	1887.	1888.	1887.	1888.	1887.	1888.	1887.
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	"	(*) 1,450,165	(*) 1,188,982	1,366,117 64	1,186,813 10	Kilom. 42.34	Kilom. 44.94	0.942	0.998
(3) généraux (4)	"	4,146,630	3,697,578	3,073,653 02	2,714,712 11	38.27	38.22	0.741	0.734
Abonnements { d'étudiants (5) d'ouvriers . . .	"	1,530,258	1,448,914	228,625 39	215,758 07	12.67	12.62	0.149	0.149
	"	11,294,984	9,623,510	1,327,767 82	1,112,372 28	14.64	14.57	0.118	0.116
Détenus et leurs gardiens . .	"	78,875	79,324	221,210 85	199,383 65	72.61	72.69	1.444	1.427
Émigrants . . . . .	"	17,038	13,667	54,088 54	48,571 24				
Sociétaires . . . . .	"	360,718	319,739	354,026 60	327,836 52				
Trains de plaisir . . . . .	"	29,892	27,862	73,038 46	53,105 22	52.69	46.76	3.113	2.777
Voyages circulaires . . . . .	"	118,699	95,610	369,522 42	265,515 "				
Total des prix réduits . . .	"	19,027,249	16,495,176	7,068,050 74	6,124,067 19	23.46	23.63	0.371	0.371
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits) . . . . .	"	57,883,610	54,064,304	42,132,745 83	40,003,119 46	21.46	21.47	0.723	0.740

(1) Voir renvoi (1) de la page précédente.

(2) Dont militaires en débet . 

1888.	1887.
77,876	71,115
137,078	169,550

 voyageant isolément.  
— en corps.

(3) Pour les années 1872 à 1886, voir page A-86 du compte rendu de 1886.

(4) Les abonnements de l'espèce sont classés, d'après la distance parcourue, dans l'annexe XX.

(5) — — — — — XXI.

L'ensemble des transports de voyageurs se résume par classe, comme suit :

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTES			Parcours moyen		Produit moyen par voyage	
	en 1888.	en 1887.	Différences pour 1888.	en 1888.	en 1887.	Différences pour 1888.	en 1888.	en 1887.	en 1888.	en 1887.
1 <sup>re</sup> classe. . . . .	606,276	597,467	+ 8,809	2,987,886 81	2,933,254 42	+ 54,632 39	54.40	54.55	4.928	4.909
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,043,983	1,990,584	+ 44,399	4,815,991 52	4,676,202 34	+ 139,789 18	35.92	35.91	2.350	2.330
3 <sup>e</sup> — . . . . .	12,266,840	11,821,459	+ 467,381	9,866,312 37	9,672,741 16	+ 193,571 21	19.79	20.10	0.803	0.818
	14,039,999	14,418,510	+ 520,569	17,670,199 70	17,282,197 92	+ 387,992 78	23.40	23.72	1.183	1.199

b) *Billets d'aller et retour (1).*

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	938,722	911,814	+ 26,908	2,377,346 58	2,220,703 87	+ 156,642 71	36.24	35.14	2.533	2.435
2 <sup>e</sup> — . . . . .	3,387,292	3,235,156	+ 152,136	4,325,255 76	4,014,513 72	+ 310,742 04	25.00	24.46	1.277	1.241
3 <sup>e</sup> — . . . . .	19,591,248	19,003,648	+ 587,600	10,691,992 05	10,361,636 76	+ 330,355 29	16.72	16.74	0.546	0.545
	23,917,262	23,150,618	+ 766,644	17,394,594 39	16,596,854 35	+ 797,650 04	18.66	18.54	0.728	0.717

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	1,544,998	1,509,281	+ 35,717	5,365,233 39	5,153,958 29	+ 211,275 10	43.38	42.82	3.474	3.415
2 <sup>e</sup> — . . . . .	5,431,275	5,234,740	+ 196,535	9,141,247 28	8,690,716 06	+ 450,531 22	29.11	28.83	1.683	1.660
3 <sup>e</sup> — . . . . .	31,866,058	30,825,107	+1,054,951	20,558,214 42	20,034,377 92	+ 523,836 50	17.91	18.03	0.645	0.650
	38,856,361	37,569,126	+1,287,233	35,064,695 09	33,879,052 27	+1,185,642 82	20.48	20.53	0.902	0.902

d) *Billets à prix réduits (2).*

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	666,257	595,360	+ 70,897	938,093 95	807,404 35	+ 130,689 60	41.69	40.61	1.408	1.356
2 <sup>e</sup> — . . . . .	1,975,031	1,702,836	+ 272,195	1,735,309 50	1,450,356 06	+ 284,983 44	35.72	35.23	0.879	0.852
3 <sup>e</sup> — . . . . .	16,385,561	14,196,980	+2,188,581	4,394,617 29	3,866,306 78	+ 528,310 51	21.24	21.52	0.268	0.272
	19,027,249	16,495,176	+2,532,073	7,068,050 74	6,124,067 19	+ 943,983 55	23.46	23.63	0.371	0.371

e) *Totaux généraux.*

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	2,211,255	2,104,641	+ 106,614	6,303,327 34	5,961,362 64	+ 341,964 70	42.86	42.20	2.851	2.832
2 <sup>e</sup> — . . . . .	7,406,306	6,937,576	+ 468,730	10,876,556 78	10,141,072 12	+ 735,514 66	30.87	30.40	1.489	1.462
3 <sup>e</sup> — . . . . .	48,266,049	45,022,087	+3,243,962	24,952,831 71	23,900,634 70	+ 1,052,147 01	19.04	19.13	0.517	0.531
	57,883,610	54,064,304	+3,819,306	42,132,745 83	40,003,119 46	+ 2,129,626 37	21.46	21.47	0.728	0.740

(1) Voir renvoi n° 1, p. A-41.

(2) Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1887, l'année 1888 a donné :

En plus, pour les trains express . . . . . fr.	914,526 90
— — ordinaires . . . . .	274,115 92
En plus, pour l'ensemble des prix normaux . . . . fr.	1,185,642 82
— — — réduits . . . . .	945,983 55
En plus, pour la totalité des transports de voyageurs. fr.	2,129,626 37

Les voyages avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. %, dominent dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction.)	Ensemble.
En trains ordinaires. . . . .	15,593,675	21,871,606	35,465,279
— express . . . . .	1,545,426	2,045,656	3,591,082
	14,959,099	23,917,262	38,856,361

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit . . . . . 19,027,249 19,027,249

42,944,511 57,885,610

on constate que, sur 57,885,610 voyages effectués, 42,944,511, soit 74.2 p. %, l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 75.3 p. % en 1887.

Il est à remarquer que les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1872. (Voir annexe IX du compte rendu de 1886.)

Le nombre d'abonnements contractés, en 1888, par les voyageurs, par des étudiants et par des ouvriers de l'administration sont classés, d'après les parcours qu'ils comportent, dans les annexes XX et XXI.

*Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :*

		1888			1887
		PLACES par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	24	6.50	0.0751	0.49
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	40	12.94	0.0614	0.31
	3 <sup>e</sup> — . . . . .	50	8.77	0.0398	0.35
Ordinaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	24	2.15	0.0549	0.12
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	40	7.54	0.0407	0.31
	3 <sup>e</sup> — . . . . .	50	10.32	0.0260	0.28
Ensemble . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	24	3.48	0.0665	0.22
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	40	8.33	0.0480	0.42
	3 <sup>e</sup> — . . . . .	50	10.62	0.0271	0.29

§ 2. VOYAGEURS, BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX  
ET BESTIAUX.

a. *Mouvement.*

		UNITES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1888.	En 1887.	Différences pour 1888.
Trains de voyageurs.	Voyageurs . . . . .	Voyage.	57,833,610	54,064,304	+ 3,819,306
	Bagages . . . . .	Kilogr.	24,779,700	24,244,300	+ 537,900
	Colis. Journaux . . . . .	—	455,497	501,613	— 46,116
	Tarif n° 4, colis exprès . . . . .	—	41,704,338	41,354,981	+ 319,357
	Petits paquets . . . . .	—	71,467,995	69,835,896	+ 1,632,099
	Finances . . . . .	Group.	800,009	768,696	+ 34,313
	Équipages . . . . .	Voiture.	4,495	4,392	+ 103
Trains de marchandises.	Chevaux . . . . .	Expédition.	4,751	4,586	+ 165
	Petites marchandises . . . . .	Kilogr.	243,848,891	236,570,310	+ 7,278,581
	Grosses marchandises (*) . . . . .	—	25,145,560,000	22,984,175,000	+2,161,385,000
	Chevaux et bestiaux . . . . .	Expédition.	51,142	49,365	+ 1,777

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES.			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.	
			En 1888.	En 1887.	Différences pour 1888.	En 1888.	En 1887.
Trains de voyageurs.	Voyageurs . . . . .	Voyage.	42,132,745 83	40,003,119 46	+2,129,625 37	0.725	0.740
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	133,565 20	121,377 10	+ 12,188 10	—	—
	Bagages . . . . .	Quintal.	1,030,412 96	996,135 20	+ 34,277 76	4.158	4.109
	Colis. Journaux . . . . .	Kilogr.	32,535 50	35,829 50	— 3,294 "	0.071	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès . . . . .	—	1,054,707 48	1,041,189 07	+ 13,518 41	0.090	0.092
	Petits paquets . . . . .	Quintal.	1,891,619 49	1,843,683 78	+ 47,925 71	2.647	2.640
	Finances . . . . .	Group.	209,781 11	198,611 24	+ 11,169 87	0.292	0.258
Trains de marchandises.	Équipages . . . . .	Voiture	56,690 31	45,780 21	+ 10,910 10	37.920	32.888
	Chevaux . . . . .	Expédition.	174,030 11	167,756 59	+ 6,293 52	36.634	36.560
	Petites marchandises . . . . .	Quintal.	5,568,500 26	5,437,895 65	+ 130,604 61	2.259	2.290
	Grosses marchandises . . . . .	Tonne.	75,195,709 85	70,212,821 43	+4,982,888 42	2.590	3.055
	Chevaux et bestiaux . . . . .	Expédition.	1,199,665 21	1,156,289 13	+ 43,379 08	23.458	23.423
Ensemble . . . fr		"	128,619,976 31 (2)	121,260,489 34 (*)	+7,359,486 97		

Pour les années antérieures voir annexe VII.

(1) Non compris 1,549,809 tonnes en 1888 et 1,516,825 tonnes en 1887, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écartier du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(2) Non compris les produits extraordinaires et divers (voir pages suivantes).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
1871 . . . . .	Francs. 4.12	Francs. 3.44	Francs. 47,096	Francs. 429.03
1872 . . . . .	0.93	2.95	47,507	429.80
1873 . . . . .	0.90	3.45	45,953	425.90
1874 . . . . .	0.86	3.08	45,343	424.23
1875 . . . . .	0.84	3.53	45,420	424.44
1876 . . . . .	0.80	3.55	44,445	420.61
1877 . . . . .	0.78	3.55	42,151	415.48
1878 . . . . .	0.76	3.42	39,344	407.78
1879 . . . . .	0.75	3.44	39,260	407.56

Pour les années 1880 à 1888, voir Annexe XII.

### § 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1888.	En 1887.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages . . . . . fr.	61,762 44	65,564 98
	Loyer des buffets . . . . .	275,769 89	285,895 51
	Droit d'affichage . . . . .	22,420 78	22,082 45
	Vente de livres . . . . .	15,551 42	14,495 37
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	77,875 80	74,756 90
	Placement d'appareils et de bascules automatiques. .	45,615 98	42,425 24
	Total. . fr.	<u>466,675 74</u>	<u>470,716 25</u>
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations . . . . . fr.	5,165 26	9,648 52
	Formalités en douane . . . . .	246,458 86	204,965 85
	Dépôt et magasinage. . . . .	54,058 71	54,744 89
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	181,142 66	145,070 08
	Loyer de locomotives, tenders, matériel. . . . .	55,050 50	22,012 85
	— de tapissières. . . . .	685 20	866 50
	Déchargement d'office . . . . .	52,560 56	55,717 17
	Entretien et traction sur les raccordements. . . .	491,504 81	492,977 90
	Redevances pour usage de quais, voies . . . . .	15,176 44	12,015 66
	Location de terrains et de vidanges . . . . .	49,868 96	48,045 57
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc. . . . .	1,650,651 84	1,511,714 97
	Surtaxes non réclamées . . . . .	2,500 25	2,545 75
	Recettes diverses. . . . .	58,094 50	121,257 15
Total. . fr.	<u>2,458,458 02</u>	<u>2,526,558 64</u>	
Ensemble. . fr.	<u>2,908,155 75</u>	<u>2,797,274 89</u>	

§ 4. PRODUITS DIVERS.

Les produits divers, encaissés par l'administration des domaines, pour compte du chemin de fer, comprennent :

	En 1888.	En 1887.
Les ventes d'immeubles sans emploi . . . . . fr.	109,974 59	161,594 50
Le loyer de bâtiments provisoirement inutilés, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc. . . . .	87,484 22	80,152 95
Ensemble. . fr.	197,458 61	241,747 45

La seconde partie seule est portée en recette par le chemin de fer (*voir annexe III*).

Les ventes d'immeubles sont déduites du capital à titre de valeurs non amortissables par le chemin de fer et sont indiquées pour mémoire au bas de l'annexe II.

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. %, accordée sur les prix de transport, représente — non compris les abonnements, ni les aller et retour — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

	En 1888.	En 1887.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . . fr.	992,734 99	815,267 50
Détenus et leurs gardiens . . . . .	221,210 83	199,383 65
Émigrants . . . . .	54,088 54	48,571 24
Sociétaires . . . . .	554,026 60	527,836 52
Trains de plaisir . . . . .	75,058 46	55,105 22
Transports mili- { Hommes . . . . .	575,582 65	375,545 80
itaires en débet. { Chevaux . . . . .	52,489 55	52,407 25
{ Bagages et matériel de guerre. .	115,515 41	80,494 47
Chevaux de courses . . . . .	17,217 59	24,556 59
Transports d'ob- { départements ministériels . . .	18,476 70	22,100 55
jets et d'approvi- { expositions . . . . .	471 40	116 20
sionnements pour { sociétés . . . . .	2,070 43	4,705 20
{ armée et prisons. . . . .	105,949 90	112,571 90
Ensemble. . fr.	2,560,471 09	2,092,661 69

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1888, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les services *mixtes* et les services *internationaux*.

A. *Mouvement.*

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.
Voyageurs (1).	51,176,915	85.41	4,633,526	8.01	2,073,169	3.58	57,883,610
Bagages (quintaux).	153,931	62.12	22,801	9.20	71,062	28.65	247,797
Petites marchandises. . . . (kilogr.) (2).	213,372,176	65.16	42,636,550	13.02	71,467,995	21.82	327,476,721
Grosses — . . . . (tonnes) (1).	12,549,037	49.89	4,849,288	19.29	7,750,225	30.82	25,145,560
Finances. . . . . (groups) (1).	526,763	65.84	101,265	12.66	171,981	21.50	600,009
Équipages. . . . . (voitures).	1,131	75.65	104	6.96	260	17.39	1,495
Chevaux et bestiaux. . . . . (expéd.).	33,825	60.52	7,335	13.12	14,733	26.36	55,693

B. *Recettes.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.
Voyageurs. . . . . fr.	32,636,252 22	77.46	3,878,416 06	9.21	5,618,047 55	13.33	42,132,745 83
Tickets d'entrée dans les stations. . . . .	133,565 20	100. "	"	"	"	"	133,565 20
Bagages. . . . .	513,568 02	49.84	51,465 15	5.29	462,379 79	44.87	1,030,412 96
Petites marchandises. . . . .	5,852,813 12	68.96	742,910 12	8.75	1,891,609 49	22.29	8,487,352 73
Grosses — . . . . .	40,844,562 58	54.32	9,876,498 31	13.13	24,474,648 93	32.55	75,195,709 85
Finances. . . . .	159,353 70	75.96	16,291 83	7.77	34,135 58	16.27	209,781 11
Équipages. . . . .	41,747 57	73.61	2,209 36	3.90	12,733 38	22.46	56,690 31
Chevaux et bestiaux. . . . .	928,156 29	67.57	71,210 19	5.18	374,351 84	27.25	1,373,718 32
Produits extraordinaires. . . . .	2,905,133 73	100. "	"	"	"	"	2,905,133 73
<b>Ensemble . . . fr.</b>	<b>84,015,172 43</b>	<b>63.88</b>	<b>14,612,031 05</b>	<b>11.13</b>	<b>32,867,906 56</b>	<b>21.99</b>	<b>131,525,110 04</b>
Produits divers. . . . . fr.							87,484 22
<b>Total. . . . fr.</b>							<b>131,612,594 26</b>

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1887, les différences de recettes suivantes :

- (1) Les billets d'aller et retour ont été comptés chacun pour deux voyages.  
 (2) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.  
 (3) Non compris 1,549,809 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain. (Voir renvoi (1) page A-45.)  
 (4) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		B. SERVICES MIXTES.		C. SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs . . . . .	1,279,815 54	.	333,926 65	.	515,884 18	.
Bagages . . . . .	4,798 64	.	3,271 32	.	26,207 80	.
Petites marchandises.	49,230 22	.	31,597 82	.	47,925 71	.
Grosses — . . . . .	2,758,190 20	.	244,867 49	.	1,979,831 03	.
Finances . . . . .	6,590 47	.	.	748 09	5,327 79	.
Equipages . . . . .	10,453 40	.	196 60	.	260 40	.
Chevaux et bestiaux .	42,744 35	.	4,839 25	.	2,089 .	.
Totaux . . . . .	4,451,822 22	.	618,698 83	748 09	2,577,525 91	.
Différences pour 1888.	+ 4,451,822 22		+ 617,950 74		+ 2,577,525 91	

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service, était :

	A.	B.	C.
En 1887, de . . . . .	64.28	11.50	24.42
Elle est, en 1888, de . . . . .	65.88	11.15	24.99
Différence pour 1888 . . . . .	—0.40	—0.17	+0.57

**II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.**

*Voyageurs et bagages.*

**Service intérieur.**

Extension aux points d'arrêt en pleine voie de la délivrance de billets à demi-prix aux enfants.

Facilités accordées, pendant la durée de la session législative, aux membres du Sénat et de la Chambre des Représentants, munis de cartes d'abonnement.

Admission des bicycles aux prix et conditions du tarif des bagages.

**Services mixtes.**

Impression des conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages, entre les stations de l'État belge et celles du Grand-Central belge; création de relations nouvelles.

Extension complète du règlement régissant les transports militaires, aux relations en service mixte avec les compagnies des chemins de fer d'Anvers à Gand, de Chimay, de l'État Néerlandais (lignes du Liégeois-Limbourgeois),

de Gand-Eecloo-Bruges, de Gand à Terneuzen, de Malines à Terneuzen, du Nord-Belge et de Termonde à Saint-Nicolas; extension partielle du même règlement aux relations. en service mixte, avec les compagnies du Grand-Central belge, de la Flandre occidentale et de Hasselt à Maeseyck.

Création de relations nouvelles en service mixte avec le chemin de fer de Chimay.

#### Services Internationaux.

Création de billets de 3<sup>e</sup> classe entre : Londres via Ostende-Douvres, d'une part; Anvers (Est) et Bruxelles (Nord), d'autre part.

Réimpression du tarif pour le transport des voyageurs et bagages, entre la Belgique, d'une part, et les stations du Nord-Français, d'autre part.

Prolongation de la durée de validité de certains billets d'aller et retour; création de certains billets nouveaux à l'occasion du Grand Concours international des sciences et de l'industrie.

Extension des relations reprises au tarif entre la Belgique et les Pays-Bas: amélioration du régime pour le transport des enfants, aux conditions du tarif entre la Belgique et les stations de l'Allemagne du Nord, par les Pays-Bas et vice-versa.

Création de relations directes entre certaines stations de l'État belge, d'une part, et Birmingham, Dublin, Edimbourg, Glasgow, Liverpool et Manchester, d'autre part, via Ostende, Douvres et Londres.

Réimpression du tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre l'Angleterre et la Belgique, d'une part, et le grand-duché de Bade et le Wurtemberg, d'autre part, via Sterpenich et Luxembourg.

Tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et les stations du chemin de fer du grand-duché de Luxembourg et l'Alsace-Lorraine, d'autre part. — Création de relations nouvelles.

Admission des bagages des abonnés à l'inscription directe :

1<sup>o</sup> Entre les stations tarifées reprises au tarif international, avec la Direction des chemins de fer de la rive gauche du Rhin;

2<sup>o</sup> Entre les stations des chemins de fer de l'État belge et celles des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine;

3<sup>o</sup> Entre les stations des chemins de fer de l'État belge et celles des chemins de fer de l'État Néerlandais.

#### *Émigrants.*

Création d'un barème de prix réduits pour le transport des émigrants régnicoles et étrangers.

#### *Voyages circulaires.*

Mise en distribution à Bruxelles (Nord) de billets combinables pour voyages en Danemark.

Mise en distribution, dans certains bureaux de Bruxelles, de billets circulaires pour voyages en France, en Algérie, en Espagne et en Italie.

*Marchandises.*

A. SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.

I. Classification générale des marchandises. — Additions et modifications.

1886.

- 1<sup>er</sup> janvier. Extension du tarif spécial n° 28, aux transports de *chaux et de cendres de chaux*, effectués pendant le mois de janvier, pour l'amendement des terres.
- 15 avril. Admission du *brai (goudron) minéral* au tarif spécial n° 31.
- 1<sup>er</sup> mai. Classification des *câbles en acier* à la 2<sup>e</sup> classe, et admission de cette marchandise au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime (3<sup>e</sup> classe).
- 1<sup>er</sup> — Introduction du *lait et du beurre* au tarif spécial n° 30.
- 1<sup>er</sup> juin. Déclassement des *marbres en blocs*, de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe, sauf en ce qui concerne les relations dans lesquelles intervient le Grand-Central belge.  
Déclassement des *marbres polis à moulures*, de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe.  
Admission de ces produits au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime et au tarif spécial n° 9 d'importation maritime.  
Classification des *armes* à la 1<sup>re</sup> classe; admission de ce produit au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime et au tarif spécial n° 8 d'importation maritime (prix de la 3<sup>e</sup> classe).
- 1<sup>er</sup> juillet. Déclassement du *sulfate de soude*, de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe.  
Déclassement de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe des *carreaux en faïence et de la faïence*.  
Admission de ces produits au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime.  
Classification des *os débouillis pour engrais* à la 4<sup>e</sup> classe, et admission de ce produit au tarif spécial n° 30.
- 1<sup>er</sup> août. Introduction des *marcs de soude* au tarif spécial n° 28.
- 1<sup>er</sup> septembre. Classification du *bois-paille (laine de bois)* à la 3<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> — Admission des *chiffons, déchets d'étoupes, vieux cordages, et vieux papiers* au tarif spécial n° 7 d'exportation maritime.
- 1<sup>er</sup> — Le tarif spécial n° 3 d'exportation maritime a été complété, en ce sens que, pour les envois de *phosphate de chaux*, il s'applique sans distinguer, si les expéditions sont embarquées sur bateaux d'intérieur ou sur navires de mer.
- 1<sup>er</sup> — Classification des *fécules indigènes et des fécules exotiques* à la 3<sup>e</sup> classe, sauf en ce qui concerne les relations dans lesquelles intervient le Grand-Central belge.

- 1<sup>er</sup> septembre. Déclassement des *pannes (tuiles) non vernissées* de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe.
- 15 — Admission des *fromages secs* au tarif spécial n° 30.
- 1<sup>er</sup> novembre. Déclassement de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe de la *craie brute ou lavée en morceaux et de la craie en poudre*.
- 1<sup>er</sup> — Introduction des *pulpes de betteraves* au tarif spécial n° 28.
- 1<sup>er</sup> — Classification des *carreaux en terre cuite (autres que ceux genre de Boom)* à la 3<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> — Déclassement de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe des *acides chlorhydrique, muriatique et sulfurique en wagons-cylindres fournis par les expéditeurs*.
- 8 — Introduction, pour le transport des *finances et valeurs*, sauf en services mixtes avec les Compagnies des chemins de fer de la Flandre occidentale et de Gand à Bruges, par Eecloo, d'un nouveau tarif consacrant des réductions très importantes sur les prix précédemment en vigueur.
- 1<sup>er</sup> décembre. Le tarif spécial n° 24 d'importation maritime, qui était réservé aux envois de planchettes destinées à la confection des caisses pour verres à vitres, a été étendu à tous les envois de l'espèce entrant en Belgique en franchise temporaire des droits de douane, et destinés à la confection des caisses d'emballage en général.
- 1<sup>er</sup> — Introduction des *carreaux et dalles en ciment ou en grès céramique*, au tarif spécial n° 7 d'exportation maritime.

Le tarif spécial mis en vigueur le 15 avril 1886, en faveur des *combustibles* et consacrant des réductions de 1 franc et de fr. 1-25 sur les prix du tarif normal, a été successivement étendu aux destinations suivantes : *Wondelghem, Waesmunster, Desselghem, Duffel, Esschene-Lombeek, Oppuers, Landeghem, Grembergen-Moerzeke, Boom, Boom (Quai), Vive-Saint-Éloi, Waereghem, Haren (Nord)*.

Le délai d'application du dit tarif spécial a, en outre, été prorogé jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1889.

Le tarif spécial n° 22, introduit le 1<sup>er</sup> mai 1886, pour les transports de *groudron minéral solide* à l'importation maritime et consacrant, sur les prix de la 4<sup>e</sup> classe, une réduction de fr. 1-35, avec minimum de perception de fr. 3-25, a successivement été étendu aux stations ci-après, desservant les usines à briquettes : *Jupille, Ans (L. L.) et Battice*.

#### B. SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.

##### Améliorations et innovations.

##### I. Tarifs généraux.

a) *Création d'un nouveau tarif pour le transport à prix réduits des colis messageries de grande vitesse de 50 à 200 kilogrammes entre les bureaux belges et Londres, par la voie d'Ostende-Douvres.*

b) *Extension*. — Admission de nouvelles gares belges et étrangères dans les tarifs belge-sud-ouest-allemand, belge-allemand, belge-Berg-Marche, belge-rhénan-Cologne-Minden, anglo-belge-bavarois. Extension des tarifs pour le transport des *colis postaux*, aux pays ci-après : Roumanie, République de Salvador, le Chili, Roumélie orientale, Indes néerlandaises et la Chine.

c) *Revision et réimpression*. — Service belge-rhénan-westphalien. — 1<sup>er</sup> octobre 1888. — Nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, de la Belgique vers l'Allemagne et réciproquement.

Service belge-néerlandais. — 23 octobre 1888. — Introduction d'un nouvel article aux conditions réglementaires (art. 46<sup>bis</sup>), en vertu duquel *la glace et les récipients à glace* accompagnant les transports de bière, ne sont plus taxés.

Service belge-sud-ouest-allemand. — 1<sup>er</sup> mars 1888. — Mise en vigueur de nouveaux fascicules V<sup>b</sup>, VI<sup>b</sup>, VIII<sup>a et b</sup>, IX<sup>b</sup> et X<sup>b</sup>, contenant respectivement les relations avec les chemins de fer du Palatinat, de l'État de Bade, de la Direction Royale de Francfort, du Mein-Neckar et du Louis de Hesse.

1<sup>er</sup> mars 1888. — Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des *chevaux et bestiaux*, en service avec le chemin de fer du Palatinat.

1<sup>er</sup> juillet 1888. — Révision du tarif franco-belge-nord.

Révision du tarif pour le transport des *colis postaux* échangés avec les colonies anglaises, viâ Ostende, et extension de ce tarif à de nouvelles relations.

Révision du tarif pour le transport des *marchandises et finances* échangées avec Douvres (bureau belge), et modifications de prix pour les envois effectués en grande vitesse.

## II. *Tarifs exceptionnels.*

Service belge-sud-ouest-allemand. — 1<sup>er</sup> mars 1888. — Introduction d'un tarif exceptionnel pour le transport à petite vitesse de certaines marchandises, par charges incomplètes.

15 mai 1888. — Introduction d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, entre les stations belges et celles de la ligne d'Ehrang à Sarreguemines du réseau de la Direction Royale des chemins de fer (rive gauche du Rhin).

1<sup>er</sup> juillet 1888. — Introduction d'un tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'État de Bade.

1<sup>er</sup> février 1888. — Réduction de taxe en faveur des *matériaux d'empierrement*, expédiés par 100 tonnes à destination de la France.

Service anglo-belge-bavarois. — 1<sup>er</sup> juin 1888. — Introduction de taxes réduites pour différentes marchandises, tant du trafic local que du trafic de transit.

Service belge-italien. — 1<sup>er</sup> mai 1888. — Introduction d'un tarif exceptionnel réduit applicable à diverses marchandises entre Milan et Turin, d'une part, Anvers (transit), Gand (transit), etc., d'autre part.

1<sup>er</sup> novembre 1888. — Revision, pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, du tarif belge-italien via le Saint-Gothard, lequel consacre des réductions notables sur les prix de l'ancien tarif.

### III. Classification.

Service belge-néerlandais. — 1<sup>er</sup> juin 1888. — Déclassement des *marbres en blocs*, du tarif spécial I au tarif spécial II, et des *marbres polis mouhrés*, de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> section.

1<sup>er</sup> juillet 1888. — Déclassement de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> section, des *fèves, haricots secs, légumes secs non dénommés, lentilles et pois secs*.

Service belge-sud-ouest-allemand. — 10 décembre 1888. — Admission des *os débouillis pour engrais* au tarif spécial III.

Service franco-belge-nord. — 14 septembre 1888. — Déclassement de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe, des *haricots secs, du plomb et du zinc en plaques et en saumons*, et de la 5<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe, des *marbres en blocs*.

8 novembre 1888. — Déclassement de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe, des *extraits tinctoriaux* et des *papiers à écrire ou à imprimer*, et de la 5<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe, du *sulfate de soude* et du *sel de Glauber*.

11 décembre 1888. — Déclassement de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe, des *arbres et arbustes vivants, de la faïence, du papier d'emballage et à sucre*; de la 1<sup>re</sup> à la 3<sup>e</sup> classe, de *l'arrow-root et de l'extrait de chataignier liquide*; de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe, des *fécules*.

Services belge-Berg-Marche, belge-rhénan-Cologne-Minden et belge-allemand. — 1<sup>er</sup> octobre 1888. — Déclassement des *blocs de marbres bruts*, en ce sens qu'ils jouissent sur le parcours belge des prix de la 4<sup>e</sup> classe de nos tarifs intérieur et mixtes, aussi bien pour le trafic local que pour celui d'importation ou d'exportation maritime.

### IV. Traitements spéciaux :

Service belge-néerlandais. — 1<sup>er</sup> février 1888. — Extension au *Helder* du tarif spécial applicable aux transports de *combustibles, effectués par quantités de 100,000 kilogrammes*, des stations charbonnières belges vers certains ports néerlandais.

20 février 1888. — Extension à *Eindhoven* du tarif spécial III applicable aux *tabacs en feuilles emballés*.

20 février 1888. — Extension à *Bruxelles (Entrepôt)*, du tarif spécial n° XI, applicable aux transports de *bières en fûts*.

1<sup>er</sup> juillet 1888. — Introduction d'*Harlebeke*, au tarif spécial IV, applicable au *lin en tiges*.

25 août 1888. — Introduction d'*Anvers (Sud)* et d'*Anvers (transit)* au tarif spécial III, applicable aux *tabacs en feuilles emballés*.

Service belge-austro-hongrois. — 1<sup>er</sup> novembre 1888. — Taxes du trafic de transit rendues exceptionnellement applicables aux envois du trafic local. Cette mesure consacre, pour les envois du trafic local, des réductions importantes tant sur le parcours belge que sur les parcours allemands-austro-hongrois.

Services belge-Berg-Marche et belge-rhénan-Cologne-Minden. — Taxes exceptionnelles réduites en faveur des transports de *pierres, sable et chaux* de Bleyberg, Montzen-Moresnet et Calamine en destination d'Aix-la-Chapelle et Stolberg.

---

Parmi les améliorations et innovations apportées dans le service, il convient de signaler :

1<sup>o</sup> L'établissement d'un service de trains tramways pendant l'été, sur la section de Bruxelles Quartier-Léopold, à Groenendael ;

2<sup>o</sup> L'exploitation au moyen de trains légers des sections : d'Anseghem à Ingelmunster ; de Mons à Quiévrain, par Dour ; de Saint-Ghislain à Frameries ; de Dour à Roisin ; de Warquignies à Saint-Ghislain ; d'Ostende à Commines ; de Commines à Armentières et de Châtelincau à Jumet-Brulotte.

Au commencement de l'année 1888, il a été concédé une entreprise consistant dans l'organisation d'un service de location de coussins de voyage. Grâce à cette innovation, les voyageurs peuvent se procurer des coussins servant d'oreillers, moyennant le payement d'une taxe fixée à 1 franc par coussin et par voyage. Ces coussins sont généralement employés par les personnes qui effectuent de longs parcours par des trains circulant la nuit. Provisoirement le service de location de coussins de voyage n'a été organisé que dans les stations de Verviers et de Bruxelles-Midi. Au besoin, ce service sera étendu aux autres principales gares du réseau.

La délivrance de tickets, donnant le droit de pénétrer dans les gares, avait d'abord été limitée aux stations et aux haltes. Depuis le mois d'avril 1888, l'emploi de ces tickets est étendu aux points d'arrêt situés en pleine voie.

Par suite de l'application progressive du système de récolement des coupons des voyageurs à la sortie des stations, système inauguré en 1884, la circulation des gardes sur les marche-pieds des voitures des trains de voyageurs a été interdite d'une manière absolue, à partir de 1888.

On a supprimé ainsi l'une des causes principales des accidents, dont les gardes étaient autrefois victimes.

Depuis le mois d'octobre 1888, le lait frais expédié en service intérieur, aux prix et conditions du tarif II, est admis, pour toutes les destinations, à tous les trains de voyageurs, les express et les trains tramways exceptés, pour autant que le poids de chaque colis ne dépasse pas 50 kilogrammes.

Cette réforme, qui a eu pour résultat de multiplier les expéditions de lait frais, et de faciliter l'alimentation des grands centres de population, a aussi profité aux fermiers, qui jouissent aujourd'hui des avantages que les compagnies étrangères de chemins de fer accordent à leurs clients.

### III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;
2. Accidents aux personnes, dus aux déraillements et aux collisions ;
3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements et collisions.

#### § 1<sup>er</sup>. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Le tableau suivant présente des renseignements au sujet des déraillements et collisions de trains, pour chacun des exercices 1880 à 1888 :

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.				TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE.				NOMBRE de PERSONNES atteintes.		
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Nombre de collisions et de déraillements ayant fait des victimes.	Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains mis en marche.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains mis en marche.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains mis en marche.	trains-kilomètres.			
1880. . . . .	124	21,8	3,296	121,442	234	11,5	1,343	68,453	358	7,5	2,019	66,808	34	28	56
1881. . . . .	123	23,5	3,832	133,771	172	16,5	2,083	106,228	295	9,6	2,712	117,711	37	60	60
1882. . . . .	85	35,0	6,062	211,232	184	16,2	2,111	104,212	269	11,1	3,275	138,544	26	20	39
1883. . . . .	62	49,1	8,053	274,332	125	24,4	3,001	132,827	187	16,3	4,677	193,058	20	3	33
1884. . . . .	60	51,7	8,399	281,962	91	34,0	3,945	250,803	151	20,5	5,713	230,072	22	27	27
1885. . . . .	50	62,8	9,780	350,337	62	50,7	5,335	233,350	112	28,0	7,319	296,648	16	41	28
1886. . . . .	30	105,7	13,840	598,222	83	38,2	5,024	186,816	113	28,1	7,365	265,030	14	3	22
1887. . . . .	39	77,8	12,446	497,456	75	42,5	5,874	211,452	114	28,0	8,122	309,313	12	1	14
Moyennes des huit années. . . . .	72	40,1	5,941	230,520	128	23,6	3,281	125,676	200	15,1	4,234	166,475	23	23	35
1888. . . . .	50	60,9	10,218	415,538	86	37,2	5,166	193,145	136	23,5	7,023	274,915	17	13	13
Moyennes des neuf années. . . . .	70	41,8	6,285	253,656	123	24,6	3,427	130,894	193	15,8	4,453	174,975	22	22	32

Des 136 déraillements et collisions constatés en 1888, 50 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 86 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 136 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 274,915 trains-kilomètres. au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880, année la plus néfaste de la période considérée.

On voit au tableau qui précède que, depuis 1880, l'amélioration est notable.

Cette amélioration doit être attribuée à l'installation, de plus en plus étendue, des appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains.

L'annexe XXII indique en détail les causes des 136 collisions et déraillements survenus en 1888. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, depuis 1880

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888				
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) . . . . .	2,702	2,841	2,975	3,043	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198				
Nombre de collisions et déraillements. {	par trains de voyageurs. . . . .		Collisions . . . . .		57	60	41	25	21	24	9	8	19
			Déraillements. . . . .		67	65	44	37	39	26	21	31	31
	— de marchandises . . . . .		Collisions . . . . .		116	87	83	64	49	58	42	40	36
			Déraillements. . . . .		118	89	99	61	42	24	41	33	50
Au total . . . . .				358	293	269	187	151	112	113	114	136	

**Causes des collisions et déraillements. — Nombre de fois qu'elles ont été constatées.**

		1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888											
		C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.		
Voie.	Rails cassés. . . . .	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	2	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie. . . . .	C.	1	"	2	1	1	"	"	"	"	"	"
		D.	7	8	14	5	5	2	3	1	5		
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	2	5	5	2	5	"	"	2	2		
	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	2	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"
		D.	5	4	1	1	2	2	"	"	"	"	
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	12	11	7	2	1	1	4	1	5		
	Attelages rompus ou défauts. . . . .	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6		
		D.	"	5	"	5	"	2	1	2	1		
	Avaries aux essieux . . . . .	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	12	15	5	7	7	1	4	5	6		
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . . . . .	C.	"	2	"	2	1	2	"	"	"	"	"
		D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2		
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	10	14	7	14	5	6	9	13	8		
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	5	1	1	"	1	"	"	"	"		
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	9	5	5	4	2	3	2	1	1		
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. . . . .	C.	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
		D.	19	10	14	4	5	1	5	2	"		
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	54	52	25	20	12	16	13	8	9		
		D.	54	70	45	19	25	15	14	16	20		
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	22	15	13	22	9	12		
		D.	"	"	1	"	"	"	"	"	"		
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5	7	1	5	1		
		D.	1	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	4	4	5	4	"	"	1	"	"		
		D.	2	"	5	1	"	"	1	"	"		
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	15	4	4	4	1	5	12		
		D.	"	2	2	"	"	"	"	"	"		
	Machines de manœuvre dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1	7	2	"	2	4		
		D.	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.	8	9	12	9	7	12	10	7	2		
		D.	"	2	1	1	5	"	"	"	"		
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	51	19	50	18	9	8	2	8	8		
		D.	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Autres négligences. . . . .	C.	53	45	19	19	16	18	1	15	14		
		D.	12	11	11	7	5	4	12	5	5		
	Causes diverses et indéterminées . . . . .	C.	6	6	9	5	7	5	10	2	2		
		D.	55	26	50	25	21	15	5	22	53		
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	"	14	7	4	6	5	1	6	5		
		D.	"	1	1	"	1	2	3	4	6		

C. Collision.  
D. Déraillement.

§ 2. ACCIDENTS AUX PERSONNES, ATTRIBUABLES AUX DÉRAILLEMENTS  
ET COLLISIONS DE TRAINS.

Des 136 déraillements et collisions de trains, constatés en 1888, 17 seulement ont causé des dommages aux personnes, savoir (voir annexe XXII) :

		1888.	1887.	Moyenne des 9 dernières années.	
Voyageurs . . .	{	Tués . . . . .	»	»	»
		Blessés . . . . .	6	1	9
		Contusionnés . . . . .	7	»	15
	Totaux. . . . .		13	1	22
Agents de l'admini- stration.	{	Tués . . . . .	»	»	2
		Blessés . . . . .	10	7	14
		Contusionnés . . . . .	5	7	16
	Totaux. . . . .		15	14	32
Ensemble (1). . . . .		26	15	54	

La diminution par rapport à la moyenne est donc très sensible, mais on ne peut en faire argument absolu en faveur de l'exploitation, parce que les dommages causés aux personnes, en l'occurrence, dépendent des circonstances dans lesquelles les collisions et les déraillements se produisent.

§ 3. ACCIDENTS AUX PERSONNES, DUS A D'AUTRES CAUSES QU'À DES DÉRAILLEMENTS  
OU COLLISIONS DE TRAINS (1).

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs par leur fait, sont :

		1888.	1887.	Moyenne des 9 dernières années.
Tués . . . . .		7	5	7
Blessés . . . . .		55	28	27
Contusionnés . . . . .		6	15	18
Totaux. . . . .		48	46	52

Sur ces 48 voyageurs, 26 ont été atteints en sautant de trains en marche, 11 en circulant dans les stations, 7 par la fermeture de portières et 4 dans d'autres circonstances.

---

(1) Pour les années 1855 à 1885, voir l'annexe XIII du compte rendu de 1885.

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte :

	1888.	1887	Moyenne des 9 dernières années.
Tués . . . . .	55	55	55
Blessés . . . . .	45	41	37
Contusionnées. . . . .	4	9	8
<b>Totaux. . . . .</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>100</b>

Sur les 55 tués, 19 se sont suicidés, 6 ont été atteints en circulant sur la voie, 19 en franchissant les lignes en dehors des stations, 7 en les traversant dans les gares et 2 dans d'autres circonstances.

C. Les agents de l'Administration, victimes d'accidents, s'élèvent au nombre de :

	1888.	1887.	Moyenne des 9 dernières années.
Tués . . . . .	58	41	79
Blessés . . . . .	402	272	245
Contusionnés . . . . .	111	78	156
<b>Totaux. . . . .</b>	<b>571</b>	<b>391</b>	<b>488</b>

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes (voir les chiffres pour 1887 et 1888) :

	TUÉS.							BLESSÉS.							CONTUSIONNÉS.						
	1882.	1885.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1882.	1885.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1882.	1885.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
Dans les stations et les ateliers.	18	20	15	22	26	15	15	120	91	76	140	158	152	250	190	105	75	21	28	47	78
En accrochant des véhicules.	6	2	2	2	1	2	2	26	10	12	18	12	25	32	21	15	12	2	2	8	5
En décrochant id.	8	4	1	2	1	2	2	8	8	6	1	5	5	7	4	6	5	2	1	2	1
Gardes-barrières et gardes-routes . . . . .	28	18	21	10	11	7	15	18	8	15	11	4	11	5	4	1	2	2	2	2	2
Gardes-convoy tombés ou atteints . . . . .	2	2	1	2	2	2	1	24	21	10	10	7	6	2	32	28	12	11	2	6	1
Autres agents des trains tombés ou atteints . . . . .	6	8	7	1	4	2	4	41	20	21	45	54	44	61	28	54	18	10	16	15	19
Agents atteints en dehors de tout service. . . . .	25	16	15	15	7	5	14	15	9	9	9	11	4	8	5	5	4	2	2	2	1
En réparant les voies et les bâtiments. . . . .	18	9	5	8	2	6	4	27	19	15	22	21	18	24	18	7	10	4	5	1	4
Agents d'autres administrations. . . . .	2	5	5	5	6	4	5	2	8	2	8	11	9	6	2	2	1	5	2	1	2
<b>Ensemble: tués, blessés et contusionnés. . . . .</b>	<b>109</b>	<b>84</b>	<b>70</b>	<b>65</b>	<b>56</b>	<b>41</b>	<b>58</b>	<b>277</b>	<b>205</b>	<b>166</b>	<b>262</b>	<b>241</b>	<b>272</b>	<b>402</b>	<b>502</b>	<b>199</b>	<b>155</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>78</b>	<b>111</b>

*Résumé pour 1888.*

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les déraillements et collisions	"	6	7	13
	par leur propre fait. . . . .	7	35	6	48
Employés et ouvriers de l'administration atteints.	dans les déraillements et collisions .	"	40	3	43
	par leur propre fait. . . . .	58	402	441	571
Personnes ayant circulé sur les voies . . . . .		34	41	4	79
Folie, suicide, ivresse, etc. . . . .		19	2	*	21
Ensemble pour l'année 1888.		118	496	431	745

En comparant le nombre de personnes atteintes à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE de personnes				NOMBRE de trains mis en marche pour une personne				NOMBRE de trains-kilomètres pour une personne			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	accidents en général.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteinte en général.
1880 . . . . .	176	268	188	632	4,108	2,693	3,845	1,144	176,575	115,959	165,304	49,173
1881 . . . . .	202	309	280	791	3,960	2,589	2,857	1,011	171,905	112,378	124,020	43,909
1882 . . . . .	185	343	378	909	4,803	2,632	2,389	993	197,499	108,250	98,227	40,847
1883 . . . . .	140	304	250	694	6,247	2,844	3,498	1,260	257,942	118,789	144,448	52,034
1884 . . . . .	123	234	206	563	7,014	3,687	4,188	1,532	282,446	148,465	168,645	61,707
1885 . . . . .	128	371	87	586	6,404	2,210	0,423	1,399	259,567	89,554	381,891	56,697
1886 . . . . .	114	305	86	505	7,301	2,729	9,678	1,648	293,442	109,680	388,981	66,242
1887 . . . . .	97	349	109	555	9,546	2,633	8,495	1,668	363,525	101,037	323,504	63,535
1888 . . . . .	118	496	131	745	8,095	1,920	7,291	1,282	316,851	75,360	285,407	50,188
Moyenner. . . . .	143	331	190	664	6,008	2,593	4,505	1,292	236,007	101,907	177,016	50,766

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe XIII du compte rendu de 1885.

**IV. Contraventions.**

Pendant l'année 1888, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 895 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains . . . . .	240
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le chemin de fer . . . . .	24
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées . . . . .	21
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus . . . . .	148
Voyageurs dépourvus de billets réguliers . . . . .	330
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendu du train avant l'arrêt ou du côté opposé au quai de débarquement. . . .	50
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit . . . . .	20
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs . . . . .	62
Total. . . . .	895

Les contraventions constatées en 1887 étaient au nombre de 769. Il y a donc eu en 1888 une augmentation de 126 contraventions.



## 3<sup>e</sup> SECTION.

### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

#### I.

#### Description du réseau.

#### § 1<sup>er</sup>. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XXIV.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1). . . . .	10,220	•	10,220
— — — des Compagnies (2). . . . .	4,235,592	200,080	4,435,672
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre . . . . .	En 1888 . . . . .	4,245,812	(3) 1,445,892
	En 1887 . . . . .	4,245,592	(3) 1,445,672
Différence pour 1888. . . . .	+ 220	•	+ 220

La différence constatée en 1888 résulte de modifications apportées aux chiffres de la longueur des railways de Chimay et du Grand Central belge.

(1) Section de Landen à Saint-Trond exploitée par le Grand Central belge, pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par la Compagnie du railway Nord-Est français. La partie belge de cette ligne n'est que de 1,200 mètres.

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. — En 1888 la longueur de ces voies communes a été de 145,453 mètres. En 1887 elle était de 133,936 mètres.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1888, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises .	1,202,918	96.56	200,080	100.00
2° Parties affectées au transport des marchandises seulement . . . .	42,894	3.44	»	»
Ce réseau se trouve établi :				
1° A double voie, sur une étendue de . . . . .	202,148	16.23	17,660	8.83
2° A simple voie, sur une étendue de . . . . .	1,043,664	83.77	182,420	91.17

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées a été, en 1888, de 1,445,892 mètres, dont 1,245,812 mètres situés en Belgique et 200,080 mètres établis sur territoire étranger. En 1887, ces longueurs étaient respectivement, de 1,445,672 mètres, 1,245,592 mètres et 200,080 mètres.

XXIV. L'annexe XXIV donne la subdivision, par ligne et par Compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises, et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

### § 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

	Longueur en mètres.		Différence pour 1888
	En 1888.	En 1887.	
Voies principales.	Sections belges . . . . .	1,447,960	1,447,742 + 218
	Prolongements sur territoire étranger . . . . .	217,740	217,740 »
	Ensemble. . . . .	1,665,700	1,665,482 + 218
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		485,861	485,084 + 2,777
Totaux. . . . .		2,151,561	2,148,566 + 2,995

Les voies principales parcourues par les trains représentent 77.42 p. % et les voies accessoires 22.58 p. % du réseau total exploité en 1888. En 1887 ces rapports étaient de 77.52 p. % et de 22.48 p. %.

### § 3. STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

XXV. L'annexe XXV indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1888.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1887 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1888	1887	1888	1887	1888	1887	Différences pour 1888.
Stations . . . . .	269	269	39	39	308	308	.
Haltes . . . . .	40	40	4	4	44	44	.
Points d'arrêt. . . . .	39	33	.	.	39	33	+ <sup>(1)</sup> 6
Totaux. . . . .	348	342	43	43	391	385	+ 6

Les 308 stations existant en 1888 comprennent 113 <sup>(2)</sup> *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

L'annexe XXV montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1888.

XIV.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1888	1887	Différences pour 1888.
Etablissements raccordés aux railways en pleine voie (gares privées) . . . . .	75	74	+ <sup>(1)</sup> 1
Etablissements reliés aux stations des Compagnies . . . . .	201	<sup>(2)</sup> 194	+ <sup>(2)</sup> 7
Totaux. . . . .	276	268	+ 8

<sup>(1)</sup> Rue Garde-Dieu à Angleur, Chokier, chemin d'Aigremont, Mallieue, Haute-Flône et chemin Lecomte ouverts au service, en 1888, par la Compagnie du Nord (lignes Nord belges).

<sup>(2)</sup> Pour la formation de ce nombre, chaque *station commune* a été comptée comme appartenant à chacune des Compagnies qui la coexploitent.

<sup>(3)</sup> *En plus* : Chantiers de construction de M. Mège, à Cornillon, et ateliers de construction de la Meuse, à Liège, établis en 1888 ; — *en moins* : Verreries de M. Louis Schmidt, à Deschassis, classées, en 1888, parmi les raccordements en station.

<sup>(4)</sup> Chiffre rectifié suivant les résultats d'un nouveau recensement.

<sup>(5)</sup> *En plus* : Verreries de M. L. Schmidt, à Deschassis, rangées précédemment parmi les gares privées ; Usines de MM. J. Standaert et C<sup>e</sup>, à Balgerhocke ; Voies de transbordement de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, à Heyst-op-den-Berg et à Gastuche ; Ateliers de la Société Liège à Seraing et établissement d'agglomérés de houille de MM. Dofny et Evrard, à Charleroy-Ville-Basse (rivages) ; Fonderie de M. H. Berger, à Wavre ; Fabrique de produits chimiques de M. C. Simon, à Morialmé ; Usine de tréfilerie et de pointerie d'Olloy, à Olloy ; Chantiers de construction (forts de la Meuse) de MM. Braive et consorts, à Liers, et Sucrerie de MM. Halbart et C<sup>e</sup>, à Liers, établis en 1888 ; — *en moins* : Fabrique de produits chimiques de M. Aymael, à Liège ; Magasins à charbon de M. A. Florkin, à Tongres ; Fours à cokes d'Aus, et Sucrerie de MM. Renard et C<sup>e</sup>, à Liers, supprimés en 1888.

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de six raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

**Situation du matériel roulant.**

IV. L'annexe XXVI donne, par Compagnie et par sorte de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

	En 1888.	En 1887.	Différences pour 1888.	
Locomotives . . . . .	534 (1)	523 (2)	+ 9	
Tenders . . . . .	371	366	+ 3	
Voitures à vapeur . . . . .	9	6	+ 3	
Véhicules	à voyageurs . . . . .	860 (3)	856 (4)	+ 4
	à bagages . . . . .	454 (5)	456 (5)	— 2
	à marchandises . . . . .	13,741	13,735	— 12
	pour services divers . . . . .	43	42	+ 3
Ensemble . . . . .	13,100	13,107	— 7	

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1888.	En 1887.
Matériel de traction.	Locomotives (6) . . . . .	0.37	0.36
	Tenders . . . . .	0.26	0.25
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs (6) . . . . .	0.59	0.59
	Fourgons à bagages . . . . .	0.31	0.32
	Wagons à marchandises . . . . .	9.30	9.51
	Véhicules divers . . . . .	0.03	0.05
Ensemble . . . . .		10.43	10.45

(1) Dont 15 }  
 (2) — 9 }  
 (3) — 22 } affectés au service spécial des trains-tramways.  
 (4) — 18 }  
 (5) — 4 }  
 (6) Non compris les voitures à vapeur.

III.

**Parcours des trains.**

L'annexe XXVII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le xxvii.  
parcours effectué, en 1888, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES				
	exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	Ensemble.	
Trains de voyageurs . . . . .	En 1888. . . . .	5,113,362	97,320	5,212,682
	En 1887. . . . .	4,811,829	96,310	4,941,448
	Différences pour 1888 . . . . .	+ 270,533	+ 4,001	+ 271,534
Trains de marchandises . . . . .	En 1888. . . . .	3,442,583	12,436	3,454,749
	En 1887. . . . .	3,434,241	42,077	3,446,318
	Différences pour 1888 . . . . .	+ 8,342	+ 59	+ 8,401
Trains mixtes. . . . .	En 1888. . . . .	1,044,548	30,372	1,074,920
	En 1887. . . . .	1,040,437	29,846	1,069,983
	Différences pour 1888 . . . . .	+ 4,441	+ 526	+ 4,937
TOTALS. . . . .	En 1888. . . . .	9,602,493	139,828	9,742,321
	En 1887. . . . .	9,319,207	138,242	9,457,449
	Différences pour 1888 . . . . .	+ 283,286	+ 1,586	+ 284,872

IV.

**Mouvement et Recette des transports (').**

§ 1<sup>er</sup>. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1888 et en 1887, xxviii.  
sont ci-après résumés et comparés :

---

(') Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 200,080 mètres, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1888.	1887.	Différences pour 1888.	1888.	1887.	Différences pour 1888.	1888.	1887.	Différences pour 1888.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	547,931	531,542	+ 16,389	1,699,900	1,082,882	+ 17,018	2.01	2.04	— 0.03
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,130,062	2,044,671	+ 85,391	2,393,180	2,342,697	+ 50,483	1.12	1.15	— 0.03
3 <sup>e</sup> — et prix réduits.	12,799,671	12,488,959	+ 610,712	7,142,451	6,934,672	+ 207,779	0.56	0.57	— 0.01
Ensemble . . . . .	15,476,664	14,765,172	+ 711,492	10,635,531	10,360,251	+ 275,280	0.60	0.70	— 0.01

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1888 . . . . .	10,704	7,535 69
En 1887 . . . . .	9,856	7,048 49
Différences en faveur de 1888 . . . . .	868	307 20

La répartition proportionnelle par classe de voitures s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1888.	En 1887.	En 1888.	En 1887.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	3.54 %	5.60 %	10.54 %	10.43 %
2 <sup>e</sup> — . . . . .	15.76 %	13.85 %	22.50 %	22.61 %
3 <sup>e</sup> — et prix réduits . . . . .	82.70 %	82.55 %	67.16 %	66.94 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 27.96 p. % du produit total de l'exploitation en 1888, et 28.17 p. % en 1887.

§ 2. BAGAGES.

XXVIII. Le service des bagages a donné les résultats ci-après :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1888.	1887.	Différences pour 1888.	1888.	1887.	Différence pour 1888.	
Transports {	taxés au minimum (colis).	40,042	40,149	— 407	227,051	227,344	— 290
	— au poids (quintaux).	97,986	100,563	— 2,577			

Le produit de ces transports entre pour 0.60 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1888, et pour 0.62 p. % en 1887.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit : XXVIII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1888.	1887.	Différences pour 1888.	1888.	1887.	Différence pour 1888.
Transports { taxés au minimum (colis).	853,886	831,471	+ 22,415	1,350,056	1,496,925	+146,869
— au poids (quintaux).	970,531	960,827	+ 9,704			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.07 p. % de la recette totale en 1888 et en 1887.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants : XXVIII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1888.	1887.	Différences pour 1888.	1888.	1887.	Différence pour 1888.
Expéditions { taxées au minimum (nombre).	404,092	401,313	+ 2,779	23,250,515	22,338,051	+ 912,464
— au poids . . (tonnes).	15,206,038	14,079,647	+ 1,126,391			

Le produit de cette catégorie de transports correspond à 61.15 p. % de la recette générale en 1888, et à 60.73 p. % en 1887.

§ 5. FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit : XXVIII.

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1888.	1887.	Différence pour 1888.	1888.	1887.	Différence pour 1888.
Groupes . . . . .	168,711	160,348	+ 8,363	36,787	32,676	+ 4,111

La recette des articles de finances représente 0.10 p. % du produit total de l'exploitation en 1888, et 0.09 p. % en 1887.

§ 6. ÉQUIPAGES.

XXVIII. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1888.	1887.	Différences pour 1888.	1888.	1887.	Différences pour 1888.
Équipages	transportés à grande vitesse . . . . .	126	137	- 11	5,065	7,742	- 1,777
	— à petite — . . . . .	547	393	+ 154	17,246	18,095	- 849
Ensemble. . . . .		673	530	+ 143	23,211	25,837	- 2,626

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.06 p. % de la recette générale en 1888, et 0.07 p. % en 1887.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

XVIII. Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1888.	1887.	Différences pour 1888.	1888.	1887.	Différences pour 1888.
Animaux	transportés à grande vitesse . . . . .	7,010	6,918	+ 92	49,522	50,599	- 1,077
	— à petite — . . . . .	172,478	173,300	- 822	312,321	311,453	+ 868
Ensemble. . . . .		179,488	180,218	- 730	361,843	362,052	- 209

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.95 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1888. En 1887 cette proportion était de 0.98 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

XXVIII.	Ces produits se sont élevés :	en 1888, à . . . . . fr.	1,982,314
		en 1887, à . . . . .	1,958,987
		Augmentation en 1888. . . . . fr.	13,527

Les produits extraordinaires forment 5.15 p. % de la recette totale en 1888, et 5.27 p. % en 1887.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit : XXVIII.

	En 1888.	En 1887.	Différences pour 1888.	
Voyageurs . . . . . fr.	10,633,531	10,560,251	+ 273,280	
Bagages . . . . .	227,081	227,341	— 290	
Marchandises	petites . . . . .	1,550,056	1,496,923	+ 53,131
	grosses . . . . .	23,230,544	22,358,051	+ 912,493
Finances . . . . .	36,787	32,676	+ 4,111	
Équipages . . . . .	25,241	25,857	— 2,626	
Chevaux et bestiaux . . . . .	361,843	362,052	— 209	
Ensemble . . . . . fr.	36,083,023	34,843,133	+ 1,241,890	
Produits extraordinaires . . . . .	1,932,314	1,958,987	+ 13,527	
Totaux . . . . . fr.	38,037,337	36,782,120	+ 1,255,217	

Comparativement aux recettes réalisées en 1887, celles de 1888 présentent une augmentation de 3.41 p. %, portant principalement sur les transports de grosses marchandises.

Une recette de 100 francs, répartie proportionnellement à l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1888	En 1887.	
Voyageurs . . . . .	27.96	28.17	} 100. » } 100. »
Bagages . . . . .	0.60	0.62	
Marchandises	petites . . . . .	4.07	
	grosses . . . . .	61.13	
Finances . . . . .	0.10	0.09	
Équipages . . . . .	0.06	0.07	
Chevaux et bestiaux . . . . .	0.95	0.98	
Produits extraordinaires . . . . .	3.13	3.27	

V.

**Dépenses d'exploitation.**

L'annexe XXVIII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1888. XXVIII

Voici le total de ces dépenses, comparé au chiffre correspondant de 1887.

En 1888 . . . . . fr.	18,545,658
En 1887 . . . . .	18,738,478

Différence en faveur de 1888 . fr. 192,820

La diminution des dépenses de 1888 par rapport à celles de 1887 est de 1.03 p. %.

## VI.

**Résultats généraux de l'exploitation.**

Les résultats généraux de l'année 1888, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1888.	En 1887.	Différences pour 1888.
XXIV. Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée. . . . .	1,443 <sup>k</sup> .892	1,443 <sup>k</sup> .672	+ 0 <sup>k</sup> .220
Parcours kilométrique des trains. . . . .	9,742,521 <sup>k</sup>	9,487,449 <sup>k</sup>	+ 284,872 <sup>k</sup>
XXVII. Recettes brutes . . . . . fr.	58,057,557	56,782,120	+ 1,255,217
Dépenses d'exploitation . . . . .	48,545,658	48,758,478	— 192,820
XXVIII. Recettes nettes . . . . . fr.	49,491,679	48,043,642	+ 1,448,037
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- tation au total général des recettes. . . . .	48.76 p. %.	50.94 p. %.	—2.18 p. %.

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1888	En 1887	Différences pour 1888.
Recette. . . . . fr.	26,507 48	25,442 92	+ 864 26
Dépense . . . . .	12,826 45	12,964 78	— 135 53
Bénéfice . . . . . fr.	13,480 73	12,481 14	+ 999 59

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1888.	En 1887.	Différences pour 1888.
Recette. . . . . fr.	3.9611	3.8892	+ 0.0719
Dépense . . . . .	1.9515	1.9815	— 0.0500
Bénéfice . . . . . fr.	2.0298	1.9079	+ 0.1219

## VII.

**Personnel.**

XXIX. L'annexe XXIX présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1888.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1887.

	En 1888.	En 1887.	Différences pour 1888.
Fonctionnaires et employés de tous grades . . . . .	2,545	2,555	+ 8
Agents divers et ouvriers. . . . .	8,555	8,515	+ 20
Totaux. . . . .	10,678	10,650	+ 28

VIII.

**Accidents.**

L'annexe XXX donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1888, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1887, peut se résumer comme il suit :

IX.

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements).	Voyageurs . . . . .	»	»	1	1
	Agents des Compagnies . . . . .	1	»	»	1
	Ensemble. { En 1888 . . .	1	»	1	2
	{ En 1887 . . .	»	»	»	»
	Différences pour 1888 . . .	+ 1	»	+ 1	+ 2
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs . . . . .	»	2	3	5
	Agents des Compagnies . . . . .	43	33	23	71
	Personnes étrangères au service . . . . .	48	7	4	29
	Ensemble. { En 1888 . . .	33	42	30	103
{ En 1887 . . .	22	65	22	109	
	Différences pour 1888 . . .	+ 11	- 23	+ 8	- 4
TOTAUX . . .	{ En 1888 . . .	34	42	31	107
	{ En 1887 . . .	22	65	22	109
	Différences pour 1888 . . .	+ 12	- 23	+ 9	- 2

IX.

**Contraventions.**

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1888 et 1887, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1888.	En 1887.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations . . . . .	65	68
Entraves apportées à la circulation des trains . . . . .	25	33
A reporter . . .	90	101

	En 1888.	En 1887.
Report . . . . .	90	101
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways . . . . .	8	1
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer. . . . .	7	4
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . . . .	91	67
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration. . . . .	41	42
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs . . . . .	1	2
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage . . . . .	4	5
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées . . . . .	8	7
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés . . . . .	1	1
<b>Totaux. . . . .</b>	<b>221</b>	<b>200</b>
Augmentation en 1888. . . . .	21	

## X.

### Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1888, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

#### *Anvers à Gand.*

- Extension des voies d'évitement des stations de Beveren et de Mille-Pommes.
- Renouvellement et agrandissement de 9 aqueducs entre les stations de Zwyndrecht et de Lokeren.
- Construction, sur châssis métalliques, de 1 voiture mixte de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe, et de 2 voitures de 3<sup>e</sup> classe.
- Application de freins à 6 fourgons à bagages.
- Adhésion : 1° au nouveau tarif commun pour le transport des finances ; — 2° à titre d'essai, au nouveau service postal des lettres et des petits paquets de 250 grammes et moins, à remettre par exprès.

#### *Chimay.*

Substitution, dans la gare de Chimay, de 2 plaques tournantes de 4<sup>m</sup>80 système du Nord renforcé, à 2 appareils du même genre d'un diamètre de 3<sup>m</sup>80.

#### *Flandre occidentale.*

- Renouvellement de 10,221 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 38 kilogrammes par mètre courant.
- Remplacement de 8,941 billes en chêne et de 4,561 billes en sapin créosotées.
- Établissement de 1,135 mètres courants de voie de service nouvelles.

Construction d'un atelier d'ajusteurs à Bruges et d'un atelier de peinture à Saint-Michel lez-Bruges.

Agrandissement d'un hangar à Bruges pour abriter 2 voitures à vapeur, et prolongement de la remise aux locomotives à Poperinghe.

Acquisition et mise en service de : 1° 3 voitures à vapeur avec caisses à double suspension ; — 2° 2 locomotives à voyageurs ; — 3° 2 machines à marchandises ; — 4° 4 tenders ; — 5° 5 wagons à frein dits ridelles ; — 6° 1 grue sur wagon.

Renouvellement des chaudières, des foyers et des tubes de 1 locomotive de voyageurs et de 1 machine à marchandises.

Transformation de : 1° 1 voiture à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe en voiture mixte ; — 2° 2 wagons fermés à frein en fourgons à bagages lestés ; — 3° 1 wagon plat en wagon fermé de 5 tonnes.

Installation : 1° aux ateliers de Bruges, de 4 vérins de 30 tonnes servant au levage des locomotives et de 1 grande limeuse ; — 2° aux ateliers de Saint-Michel, d'une machine à vapeur et d'un tour à roues.

Mise en vigueur d'un service supplémentaire par voitures à vapeur, et création de vingt-quatre correspondances nouvelles aux points d'échange.

Adhésion à de nombreux changements de tarification et de classification de marchandises adoptés par le railway de l'État.

#### *Gand-Eccloo-Bruges.*

Renouvellement de 4,050 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails en acier type de l'État belge.

Remplacement de 3,400 billes en sapin par des traverses en chêne.

Placement d'une nouvelle plaque tournante de 4<sup>m</sup>80 et construction d'un bâtiment pour machine fixe et chaudière avec dépendances, à la station d'Eccloo.

Construction d'un magasin à marchandises dans les stations de Sleydinge et de Steenbrugge.

Acquisition des machines-outils du nouvel atelier de construction.

Renouvellement des chaudières de 3 locomotives.

Restauration complète de : 1° 2 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe ; — 2° 1 voiture mixte de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe ; — 3° 12 voitures de 2<sup>e</sup> classe.

#### *Grand Central belge.*

Remplacement de 9,445 rails en fer par des rails en acier.

Établissement de ponts à bascule dans les stations de Bouffioulx, Limal et Wylré.

Agrandissement des terre-pleins de chargement des gares d'Eygenbilsen et de Velm.

Construction d'un hangar pour marchandises à Limal.

Extension de l'application aux locomotives et aux voitures à voyageurs, du frein automatique à vide système Smith-Hardy.

Application plus étendue du chauffage continu à l'eau chaude, système Bellerocche, aux voitures à voyageurs.

Application de l'éclairage électrique à un train de voyageurs.

Mise en service de wagons-bergeries.

Agrandissement des installations de l'économat et de la boulangerie établies à l'atelier central de Louvain, à l'usage de tout le personnel de l'administration.

Ouverture, au service des voyageurs et bagages, de la halte de Cour-sur-Heure réservée jusqu'ici au transport des marchandises par charge complète.

#### *Hasselt-Maeseyck.*

Mise en œuvre de 932 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 3,406 billes en sapin par des billes en chêne de plus fortes dimensions.  
Emploi de 404 traverses en acier en remplacement de billes en bois.

Installation d'un appareil d'enclenchement pour la manœuvre des signaux et des excentriques de la gare de Hasselt.

Installation, à la station de Maeseyck, de : 1° 1 pulsomètre pour l'alimentation économique du château d'eau ; — 2° 1 forte chèvre avec poulie épicycloïdale de 3,000 kilogrammes pour le chargement et le déchargement des pièces lourdes.

Reconstruction d'un fourgon à bagages et d'un wagon fermé, avec ossature renforcée.

Adhésion aux modifications et réductions de taxes introduites par l'État dans le tarif mixte général.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif franco-belge-Nord pour les transports de marchandises, finances, voitures, matériel roulant, pompes funèbres et animaux vivants.

#### *Liège-Maastricht.*

Mise en œuvre de 486 rails en acier Bessemer de 9 mètres sur billes neuves en chêne, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Construction 1° : d'un urinoir à la halte de Cornillon ; — 2° d'un abri pour voyageurs aux haltes de Trou-Louette et de Souverain-Wandre ; — 3° d'un passage inférieur provisoire pour le railway à voie étroite reliant la Meuse à la route militaire des forts de la Meuse, entre Souverain-Wandre et Wandre ; — 4° d'un mur de clôture, d'une buanderie et d'une conduite d'eau à la station de Cheratte ; — 5° d'un château d'eau avec réservoir, grue hydraulique, conduite d'eau, etc., à la gare de Visé ; — 6° d'une deuxième loge de garde-barrières au passage à niveau traversant la station de Maastricht ; — 7° de rampes mobiles à bétail dans les stations de Maastricht et d'Eysden.

Exhaussement d'une salle d'attente du bâtiment aux recettes de Wandre.

Mise en service de 2 voitures-tramways nouvelles.

Reconstruction d'un fourgon-tramway.

Renouvellement : 1° des tôles tubulaires du foyer et de la boîte à fumée, avec modifications diverses, de 2 locomotives-tramways, — 2° d'une tôle tubulaire en cuivre rouge et du faisceau tubulaire de 1 locomotive ordinaire ; — 3° des caisses, avec modifications diverses, de 3 voitures à voyageurs, de 1 fourgon à bagages et de 8 wagons fermés.

Remplacement : 1° de la chaudière d'une machine ordinaire modifiée et remise à neuf ; — 2° des bandages de 18 roues de wagons ; — 3° des essieux de 8 paires de roues de wagons et de 2 paires de roues de tenders ; — 4° d'un essieu coudé à 1 locomotive.

Remise à neuf d'un tender.

Mise en service de 26 bâches nouvelles.

Établissement d'un dépôt pour télégrammes privés à la station de Cheratte.

#### *Liégeois-Limbourgeois.*

Remplacement de 4,379 mètres courants de rails en fer de 37 kilogrammes, par des rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Renouvellement de 2,864 mètres courants de voie sur billes en chêne, au moyen de traverses de même nature de plus fortes dimensions.

Substitution de traverses en acier à des billes en bois sur une étendue de 4,728 mètres courants.

Installation : 1° de cloches électriques sur la section de Liers à Ans, — 2° du block système reliant les signaux de la station de Wychmael ; — 3° de signaux sémaphoriques sur la section d'Ans à Flémalle.

Remplacement de 4 barrières à lisses en bois par des barrières en fer.

Construction : 1° de 2 maisonnettes de garde entre Beverst et Hasselt ; — 2° d'un séchoir pour le service de la traction et du matériel, à Ans.

Application du frein Westinghouse à toutes les voitures mixtes de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe et à toutes les voitures de 3<sup>e</sup> classe.

*Malines-Terneuzen.*

Renouvellement de 10,324 mètres courants de voie en rails de fer au moyen de rails en acier Bessemer.

Agrandissement de la gare de Tamise.

Construction de 214 mètres courants de voies nouvelles dans les stations de La Clinge et de Terneuzen.

Pavage des hangars à Terneuzen.

Achèvement de l'entrepôt à La Clinge.

Établissement de nouveaux ateliers à Saint-Nicolas.

Installation d'un fil télégraphique direct entre Terneuzen et Saint-Nicolas.

Acquisition de 2 locomotives à marchandises.

Remplacement de la chaudière de 2 locomotives.

Application du frein à vapeur à 4 locomotive.

Construction de 10 wagons fermés de 10 tonnes et de 5 wagons à haussottes, grands modèles.

*Nord belge.*

Construction d'une aubette de garde surhaussée ou avec étage à 2 passages à niveau.

Exhaussement de l'aubette des gardes de 4 passages à niveau.

Appropriation d'une aubette pour le logement d'un garde-barrières.

Établissement, à Tilleur, d'un passage à niveau sur le chemin de Sclessin à Ougrée.

Allongement, à Huy, du tunnel vers Liège.

Construction d'un bâtiment provisoire pour le service de l'exploitation à la station de Sclaigneaux.

Établissement : 1<sup>o</sup> de 2 nouveaux quais pour le service de la douane à la gare de Quévy ; — 2<sup>o</sup> d'une nouvelle pompe double à plongeurs de 0<sup>m</sup>,46 de diamètre à la gare de Flémalle-Haute.

Installation : 1<sup>o</sup> d'une consigne dans la halle aux marchandises de la station de Lustin ; — 2<sup>o</sup> d'un lanterneau à ventilation au-dessus de la chaufferie de la gare de Liège-Longdoz ; — 3<sup>o</sup> de l'éclairage au gaz et d'un bureau pour receveurs-facteurs à la gare de Statte.

Création de 6 points d'arrêt pour le service des trains-tramways, dont 5 sur la section de Huy à Flémalle-Haute et de 1 sur celle de Flémalle-Haute à Liège-Longdoz.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant de : 1<sup>o</sup> 3 machines à marchandises à 4 essieux couplés ; — 2<sup>o</sup> 5 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe à portières, garnies du frein à vide.

Transformation de 1<sup>o</sup> : 6 machines à marchandises du type Mammoth en machines pour trains-tramways ; — 2<sup>o</sup> 1 fourgon à marchandises en fourgon à voyageurs, appareillé au frein à vide, avec compartiment pour le service de la poste.

Mise en service de 2 voitures doubles pour trains-tramways provenant de l'accouplement d'anciennes voitures à couloir de 1<sup>re</sup> et de 3<sup>e</sup> classe.

Application du frein à vide : 1<sup>o</sup> à 15 locomotives ; — 2<sup>o</sup> à 81 voitures à voyageurs ; — 3<sup>o</sup> à 18 fourgons pour trains de voyageurs.

Montage d'éjecteurs de frein à vide sur 10 machines Creuzot à marchandises et sur 10 machines de fortes rampes, destinées à conduire et à remorquer éventuellement des trains de voyageurs.

Modification du mode de timbrage des billets de voyageurs pour la facilité des bureaux distributeurs et dans le sens des usages du pays.

Admission de la communauté de la gare de Mons et des voies qui relient l'entrepôt de douane à cette gare avec les établissements industriels y raccordés, et tarification en service intérieur du dit entrepôt.

*Taviers à Embresin.*

Réfection de 1,500 mètres courants de voie en rails de fer sur billes en bois, au moyen de rails en acier de 22 kilogrammes par mètre courant posés sur traverses en fer.

*Termonde à Saint-Nicolas.*

Remplacement de 1,400 billes en sapin par des traverses en chêne.

Récolement des billets de voyageurs à la sortie des stations.

Délivrance de tickets d'entrée aux personnes désirant circuler sur les quais d'embarquement des voyageurs dans les gares.

Extension, à la station de Moerseke, du tarif spécial provisoire à prix réduits pour les transports de charbon.

Déclassement de diverses marchandises transportées en services mixtes et en services internationaux.



**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE A.**

## ACTIF.

## N° I. — Bilan. — Situation générale

		SOMMES TOTALES.
Capital utile engagé dans les lignes en exploitation, du chef	des constructions faites pour compte de l'État. (Voir annexe II, litt. A, D, E, F.) . . . . . fr.	739,246,667 76
	des rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités (Voir annexe II, litt. B, G). . . . .	534,423,279 53
	du parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes. (Voir annexe II, litt. C.) . . . . .	6,932,237 68
Coût approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise . . . . .		12,500,000 »
Dépenses prélevées sur les budgets de l'exploitation.	Travaux de premier établissement, antérieurement à 1887 . . . . .	44,454,458 73
	Approvisionnements { Au 1 <sup>er</sup> janvier . . . . . fr. 49,959,373 46 } en dépôt (1). { Diminution en 1888 . . . . . 473,562 41 }	49,785,811 05
		439,704,442 59
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation . . . . . 21.204,135 07		408,764,472 81
Intérêts des soldes annuels <i>actifs</i> , toutes charges réglées . . . . . 87,560,037 74		408,764,472 81
Recettes brutes de l'exploitation . . . . .		2,604,419,357 93
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte des chemins de fer . . . . .		4,581,625 33
		2,609,000,983 26
Ensemble . . . . . fr.		4,032,827,310 82

(1) Voir annexes XVII et XVIII.

depuis l'origine jusque fin 1888.

PASSIF.

		<b>SOMMES</b>
		<b>TOTALES.</b>
Amortissement à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 . . . . .	43,640,992 21	
Amortissement {	à 3 1/2 p. %, des capitaux unifiés restant à amortir au 1 <sup>er</sup> janvier 1887 . . . . .	7,184,249 80
	à 3 1/2 p. %, des dépenses utiles effectuées depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1887 . . . . .	31,612 83
	50,856,854 84	4,284,422,184 97
Reste à amortir . . . . .	4,233,265,330 13	
Charges des capitaux utiles . . . . .	896,185,982 52	
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . .	450,810,352 97	
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. . . . .	8,146,538 83	
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de dépense . . . . .	4,639,071 40	4,057,472,730 87
Intérêts des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails . . . . .	390,785 45	
Intérêts dus au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes et trimestrielles pour les redevances . . . . .	4,628,957 81	
Intérêts à 4 p. % des soldes passifs accumulés de 1837 à 1860 . . . . .	4,687,316 96	6,316,274 47
Dépenses d'exploitation . . . . . fr.		4,533,883,331 41
	Total du passif . . . . . fr.	3,881,491,521 42
Pour balance. {	Parachèvement sur compte d'exploitation . . . . . fr.	11,454,158 73
	Approvisionnement au 31 décembre . . . . .	49,785,811 05
	Sbldes actifs accumulés (*) . . . . .	420,392,819 62
	Ensemble . . . . . fr.	4,032,827,310 82

(\*) Ce montant s'obtient en ajoutant aux soldes des comptes d'intérêts de l'actif, soit . . . . . fr. 408,764,472 81 la différence entre les recettes nettes (fr. 2,609,000,935-26 — 1,535,883,531-41) = . . . . . 1,073,117,652 45 et le montant des charges financières, s'élevant à . . . . . 4,063,489,005 54

Soit . . . . . 11,628,646 81

Fr. 120,392,819 62

(?) Si l'on y ajoute l'amortissement, soit fr. 50,856,854-84, le solde total s'élèvera à fr. 202,189,644-24. Mais déduction faite des intérêts réciproques, le bénéfice de l'exploitation ne peut être estimé qu'à fr. 99,741,745-90. (Voir p. 12.)

## ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement*

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement des lignes <i>construites</i> et <i>exploitées</i> par l'Etat, y compris leur parachèvement . . . . .	492,498,877 55
B. Capital appliqué aux lignes <i>rachetées</i> et à leur parachèvement . . . . .	467,699,644 52
C. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant part de recettes . . .	6,932,237 68
D. Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, etc. . . . .	35,591,455 41
E. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau . . . . .	8,730,155 47
F. Acquisition { pour l'ensemble du réseau . . . . . fr 193,126,479 93	} 260,149,814 94
G. matériel { repris aux compagnies. . . . . fr 66,723,633 01	
H. Sommes approximatives, dues pour rachat de la ligne d'Anvers à la frontière . . . . .	42,300,000 »
I. CAPITAL UTILE ENGAGÉ DANS LES LIGNES exploitées . . . . . fr	4,284,122,484 97
J. Lignes en construction et avances aux sociétés de construction. { Capital . . . 44,725,330 29	} 13,142,882 19
{ Intérêts . . . 417,554 90	
K. CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT, AMORTISSABLE. . . . . fr.	1,299,265,067 46

## Valeurs non amortissables par l'administration du chemin de fer :

Ventes d'immeubles . . . . . fr.	3,419,632 44
Participation des villes dans divers travaux . . . . .	391,481 88
Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond . . . . .	1,361,892 99
Ensemble. . . . . fr.	5,172,707 01

*et capital utile au 31 décembre 1888.*

PASSIF.

	COUT des LIGNES EXPLOITÉS et de celles en voie de construction.
Amortissement à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886. . . . .	43,640,992 21
Amortissement à 3 ½ p. % à partir de 1887 des capitaux unifiés fin 1886 . . . . .	7,184,249 80
Amortissement à 3 ½ p. % des dépenses utiles effectuées depuis 1887 . . . . .	31,612 83
Resle à amortir. . . . .	1,233,265,330 13
Ensemble. . . . . fr.	1,284,122,164 97
Lignes en construction et avances aux sociétés de construction . . . . .	15,442,882 49
Montant égal à l'actif total. . . . . fr.	1,299,265,067 46

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses d'exploitation approximatives	Services communs . . . . . fr.	4,328,745 81	70,005,532 40	69,922,322 29	
		Voies et travaux . . . . .			46,350,745 94
		Traction et matériel . . . . .			30,597,301 03
		Transports . . . . .			49,833,726 82
	Perception des recettes et contrôles . . . . .	4,895,012 80			
Crédits supplémentaires et créances arriérées, rattachées à l'exercice 1887 et liquidées en 1888. . . . .		469,693 63	- 83,210 41		
Différence en moins entre l'évaluation des dépenses portées au compte rendu de 1887 et les sommes liquidées définitivement. . . . .		- 252,903 74			
Balance : recettes nettes de l'exploitation . . . . . fr.				61,690,271 97	
				Fr. 431,612,594 26	

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux utiles engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décembre 1886.	Capital réglé . . . . .	Intérêts . . . . . 41,980,925 95	46,067,565 26
			Amortissement . . . . . 3,626,503 73	
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts . . . . . 432,733 39	
			Amortissement . . . . . 27,402 49	
	Capital dépensé depuis 1887 . . . . .	Intérêts . . . . . 536,500 51	562,431 65	
		Amortissement . . . . . 25,631 44		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes. . . . .		4,130,024 43		51,290,696 03
Sommes liquidées au profit de compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes . . . . .		43,474 69		
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. . . . .		500,000 »		
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1). . . . .		47,500 »		
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps. . . . .				40,630 62
Solde pour balance. . . . .		Encaisse de l'exploitation (2) . . . . .	47,944,921 28	420,392,819 62
		Intérêts en compte courant (2) . . . . .	102,447,898 34	
				Fr. 471,724,446 27

(1) La loi du 24 mai 1882, § 23, avait alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour constituer un approvisionnement de matériel fixe de la voie, équivalant au produit présumé des matériaux vieux à mettre hors de service dans l'espace d'une année. Ce fonds se trouve actuellement réduit à 500,000 francs par suite de remboursement au Trésor de 1,000,000 de francs le 11 janvier 1887 et 500,000 francs le 1<sup>er</sup> juin de la même année.

(2) Savoir : fr. 7,545,345-54 + 61,690,271-97 = fr. 17,944,921-28.

(3) Savoir : fr. 97,724,801-46 + 4,764,024-50 = fr. 102,447,898-54.

L'EXPLOITATION. — Exercice 1888.

AVOIR.

	Voyageurs . . . . .	.fr. 42,132,745 83	
	Tickets d'entrée dans les stations . . . . .	433,565 20	
	Bagages . . . . .	1,030,412 96	
Recettes brutes	Petites marchandises . . . . .	8,487,352 73	
de	Grosses marchandises . . . . .	75,195,709 85	134,525,110 04
l'exploitation.	Finances . . . . .	209,781 41	
	Équipages . . . . .	56,690 31	
	Chevaux et bestiaux . . . . .	1,373,718 32	
	Produits extraordinaires . . . . .	2,903,133 73	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. fr.		87,484 22
		Fr.	434,612,504 26

*Exercice 1888. — Charges et ressources.*

Soldes au 31 décembre 1887 . . .	<table style="border: none;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 5px;">De l'encaisse de l'exploitation (1). . . . .fr. 7,545,345 34</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">Des intérêts en compte courant (1). . . . . 97,724,504 46</td> </tr> </table>	{	De l'encaisse de l'exploitation (1). . . . .fr. 7,545,345 34	}	Des intérêts en compte courant (1). . . . . 97,724,504 46	105,269,849 80
{	De l'encaisse de l'exploitation (1). . . . .fr. 7,545,345 34					
}	Des intérêts en compte courant (1). . . . . 97,724,504 46					
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés . . . . .	3,684,444 74					
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1888 . . . . .	61,690,271 97	66,454,296 47				
Intérêts de ces recettes nettes ( $\frac{3\frac{1}{2} p. \%.}{2}$ ) . . . . .	1,079,579 76					
		Fr. 471,724,416 27				

(1) Voir p. A-85 du compte rendu de 1887.

## N° V. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION.

ANNÉES.	RECETTES.			DEPENSES D'EXPLOITATION définitives non compris les travaux de parachèvement.	Coefficients d'exploitation.	Observations.
	PART du TRÉSOR.	PART DES COMPAGNIES dont l'État exploite les lignes.	TOTAL.			
1835	269,362 50	»	269,362 50	168,847 44	62 68	
1836	825,504 01	»	825,504 01	431,135 67	52 22	
1837	1,417,875 18	»	1,417,875 18	1,189,863 34	83 91	
1838	3,098,267 66	»	3,098,267 66	2,747,937 »	83 69	
1839	4,282,886 86	»	4,282,886 86	3,078,977 05	71 89	
1840	5,355,946 38	»	5,355,946 38	3,077,964 08	57 47	
1841	6,281,809 09	»	6,281,809 09	4,469,353 95	71 15	
1842	7,501,862 49	»	7,501,862 49	4,479,468 94	59 71	
1843	9,028,821 87	»	9,028,821 87	5,392,669 56	59 73	
1844	11,247,460 75	»	11,247,460 75	5,977,017 01	53 14	
1845	12,420,850 21	»	12,420,850 21	6,306,285 15	50 77	
1846	13,599,571 22	»	13,599,571 22	7,069,950 78	52 14	
1847	14,730,019 78	46,368 32	14,776,388 10	9,060,476 92	61 36	
1848	12,152,835 71	149,890 58	12,302,726 29	8,603,178 47	69 93	
1849	12,985,012 75	305,510 87	13,290,523 62	7,984,754 73	60 08	
1850	14,719,535 51	388,155 61	15,107,691 12	9,045,233 31	59 87	
1851	15,935,585 85	402,976 40	16,338,562 28	8,371,975 74	51 24	
1852	16,981,973 10	424,031 15	17,406,004 25	8,255,721 18	47 43	
1853	19,140,416 17	607,760 64	19,748,176 81	9,783,330 28	49 54	
1854	21,548,373 36	899,833 64	22,448,207 02	11,031,968 40	48 50	
1855	23,422,400 27	1,204,437 75	24,626,838 02	12,728,159 20	51 60	
1856	23,280,496 57	1,424,423 90	24,704,920 47	14,326,367 67	57 99	
1857	24,089,824 03	1,509,080 71	25,598,904 74	13,937,294 19	59 26	
1858	25,697,670 10	1,683,006 08	27,380,676 18	14,551,526 94	53 10	
1859	26,410,145 50	1,767,652 77	28,177,798 27	14,081,712 13	49 97	
1860	27,883,218 15	1,800,374 68	29,683,592 83	14,093,529 50	47 47	
1861	31,742,852 82	1,990,516 15	33,733,368 97	15,138,165 81	44 88	
1862	30,060,704 08	2,000,941 10	32,061,645 18	14,925,162 78	45 69	
1863	31,849,149 58	2,147,171 22	33,996,320 80	15,626,644 15	47 21	
1864	33,951,375 12	2,337,471 18	36,308,846 30	17,284,050 25	47 60	
1865	35,914,572 83	2,480,408 34	38,424,981 17	19,691,879 19	51 25	
1866	35,223,811 67	3,080,420 11	38,304,231 78	23,209,275 38	60 59	
1867	36,794,847 49	3,372,306 88	40,167,154 37	24,134,038 65	60 08	
1868	38,915,704 21	3,671,291 68	41,986,995 89	24,001,667 35	57 16	
1869	39,591,564 96	3,516,511 56	41,508,076 52	24,416,542 77	56 12	
1870	41,995,348 36	3,473,132 97	45,378,481 31	25,166,833 87	55 46	
1871	58,022,551 19	8,947 687 76	66,970,238 95	35,007,010 06	52 27	
1872	59,846,257 23	9,988,803 31	69,835,060 54	42,211,333 73	60 44	
1873	75,045,412 98	10,933,325 51	85,978,738 49	62,610,563 36	72 82	
1874	76,325,755 16	10,960,398 64	87,286,153 80	60,200,976 80	68 97	
1875	78,055,071 10	11,240,808 29	89,295,879 39	58,172,651 38	65 15	
1876	80,595,362 68	10,034,765 75	90,630,148 43	57,724,433 83	63 69	
1877	87,152,368 10	3,261,683 10	90,414,053 20	55,172,284 05	61 09	
1878	92,331,077 08	3,464,483 63	95,795,560 71	57,519,723 07	60 04	
1879	96,570,571 49	3,620,424 41	100,190,995 90	58,907,677 59	58 89	
1880	103,369,252 24	4,504,122 39	113,873,374 63	69,189,784 16	59 88	
1881	108,907,643 91	4,590,590 83	113,498,234 76	71,006,282 51	62 56	
1882	115,133,278 43	4,210,746 28	119,344,024 71	74,495,748 84	62 42	
1883	117,667,201 61	4,283,359 31	121,950,560 92	73,101,785 17	59 94	
1884	116,052,311 51	4,138,796 97	120,191,108 51	71,498,119 45	59 49	
1885	115,851,558 12	3,920,998 41	119,772,556 56	69,882,443 26	58 35	
1886	112,709,478 91	3,824,382 90	116,533,861 81	65,910,292 95	56 16	
1887	120,083,182 43	4,051,734 73	124,137,917 16	66,689,605 26	53 75	
1888	127,482,569 83	4,130,024 43	131,612,594 26	69,922,322 29	53 13	Approximatif.

N° VI. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION.  
— EXERCICES 1888 ET 1887.

## N° VI. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	ANNÉE 1888.	ANNÉE 1887.	DIFFÉRENCES POUR 1888.		
	CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs (*).	En plus.	En moins.	
<b>Dépenses.</b>					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	483,516 41	477,887 07	5,629 34	•
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	122,500 •	125,460 •	•	1,160 •
	Matériel et fournitures de bureau.	600,000 •	540,498 65	59,501 35	•
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration . . . . .	40,000 •	40,000 •	•	•
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitée . . . . .	40,000 •	40,000 •	•	•
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité . . . . .	53,929 40	53,917 57	12 03	•
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	7,000 •	9,999 05	•	2,999 05
		1,528,748 81	1,267,462 14	+ 61,285 67	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,659,243 94	1,567,789 21	71,456 73	•
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	10,200,000 •	9,550,253 97	869,746 03	•
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . . . .	2,671,500 •	1,900,000 •	771,500 •	•
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux . . . . .	1,840,000 •	2,468,573 58	•	628,573 58
		16,350,748 94	15,265,605 36	+ 1,087,142 58	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,700,001 05	1,641,256 27	58,744 78	•
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	10,780,000 •	10,511,840 •	268,160 •	•
	Primes d'économie et de régularité.	557,500 •	551,538 61	5,741 39	•
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois . . . . .	4,650,000 •	5,572,997 11	1,087,002 89	•
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . . . .	12,950,000 •	12,712,663 80	217,534 20	•
	50,597,501 05	28,990,297 79	+ 1,607,003 24		
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	9,087,426 82	8,913,919 19	173,507 63	•
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	6,154,500 •	5,948,741 •	205,559 •	•
	Primes pour encourager la marche régulière des trains . . . . .	590,000 •	589,413 95	584 05	•
	Frais d'exploitation . . . . .	1,920,000 •	1,842,408 95	77,591 07	•
	Camionnage : Prise et remise à domicile . . . . .	1,789,000 •	1,731,022 93	7,977 05	•
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux . . . . .	500,000 •	443,959 25	54,060 73	•
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel . . . . .	25,000 •	53,212 16	•	12,212 16
	19,855,726 82	19,526,636 43	+ 307,070 59		
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,806,548 40	1,755,863 54	50,683 46	•
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	88,464 •	85,720 •	2,744 •	•
	1,895,012 80	1,841,583 54	+ 53,427 46		
Ensemble . . . . .					
Dépenses approximat. portées au compte de 1887.	70,005,532 40	66,689,603 26	+ 3,313,927 14		
Dépenses en moins pour 1887, à déduire . . . . .	85,210 11	66,772,813 57			
Dépenses approximatives pour 1888 . . . . . fr.	69,922,522 29				

(\*) Y compris fr. 169,693-63 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1887, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION — EXERCICES 1888 ET 1887.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1888.	Année 1887.	DIFFÉRENCES POUR 1888.	
			En plus.	En moins.
<b>Produits ou droits constatés.</b>				
—				
Voyageurs . . . . .	42,266,511 03	40,124,496 86	2,141,814 47	•
Bagages . . . . .	1,030,412 96	996,153 20	54,277 76	•
Petites marchandises. . . . .	8,487,532 75	8,538,598 98	128,753 75	•
Grosses — . . . . .	73,195,709 85	70,212,821 43	4,982,888 42	•
Équipages . . . . .	209,781 11	43,780 21	164,000 90	•
Finances . . . . .	86,690 31	198,611 24	•	141,920 93
Chevaux et bestiaux . . . . .	1,575,718 52	1,524,043 72	49,672 60	•
Produits extraordinaires . . . . .	2,903,135 75	2,797,274 89	107,838 84	•
Ensemble . . . . . fr	151,527,110 04	124,037,764 23	7,609,266 74	141,920 93
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc, vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. . . . .	87,484 22	80,152 93	7,551 29	•
			7,616,598 05	141,920 93
Recettes brutes totales. . . fr.	151,612,594 26	124,157,917 16	+ 7,474,677 10	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'État exploite les lignes . . . . .	4,150,024 45	4,054,754 75	(*) 78,289 70	
	127,482,569 85	120,083,182 43	+ 7,599,587 40	

(\*) Recette en plus pour les sociétés, à déduire de l'excédent pour obtenir l'augmentation des produits au profit du Trésor.

## N° VII. — Recettes brutes de l'exploitation

ANNÉES.	VOYAGEURS.	BAGAGES.	PETITES		FINANCES.
			MARCHANDISES.	GROSSES MARCHANDISES.	
1835 . . . .	268,997 50	"	"	"	"
1836 . . . .	825,132 85	"	"	"	"
1837 . . . .	4,399,988 58	16,994 36	"	"	"
1838 . . . .	2,935,817 73	403,424 39	"	58,594 28	"
1839 . . . .	3,636,544 24	432,514 48	"	412,168 82	"
1840 . . . .	4,046,950 33	432,253 60	92,448 22	908,287 51	4,577 61
1841 . . . .	4,413,754 78	427,249 40	340,015 09	1,446,078 27	25,113 97
1842 . . . .	4,682,134 64	297,570 89	408,164 43	1,758,027 43	28,607 "
1843 . . . .	5,454,906 10	339,131 17	617,056 73	2,266,951 71	29,289 05
1844 . . . .	6,166,548 94	394,734 12	899,538 05	3,288,162 84	38,616 90
1845 . . . .	6,393,309 20	421,525 24	1,009,108 66	4,431,203 46	43,060 60
1846 . . . .	6,883,047 54	484,136 65	997,102 50	4,672,771 33	44,338 07
1847 . . . .	6,835,748 44	530,050 37	1,052,403 10	5,781,622 76	48,047 65
1848 . . . .	6,007,225 "	415,786 88	821,380 41	4,679,949 54	45,035 06
1849 . . . .	6,464,472 "	486,182 "	593,287 "	5,359,913 "	55,076 01
1850 . . . .	7,312,524 97	618,915 99	635,534 15	6,104,868 "	58,244 57
1851 . . . .	8,233,619 12	691,798 46	673,128 22	6,207,597 49	72,424 52
1852 . . . .	8,288,339 49	617,793 34	749,927 67	7,236,662 46	76,865 79
1853 . . . .	8,763,922 "	631,399 "	1,000,388 90	8,769,355 "	75,495 "
1854 . . . .	9,248,630 "	608,493 50	1,197,279 19	11,029,130 "	121,054 25
1855 . . . .	9,755,749 32	670,546 42	1,356,624 "	11,984,451 "	124,601 "
1856 . . . .	10,400,154 18	623,796 21	1,444,111 69	11,682,342 "	121,933 96
1857 . . . .	10,429,324 47	627,043 24	1,483,035 78	12,085,996 02	142,496 20
1858 . . . .	10,458,462 86	556,392 61	1,557,021 10	13,717,133 60	144,465 53
1859 . . . .	10,721,412 36	519,707 31	1,632,492 69	14,428,704 30	165,588 81
1860 . . . .	11,305,873 53	546,015 36	1,775,140 79	14,966,608 60	169,338 38
1861 . . . .	12,415,334 22	549,659 76	2,007,533 49	17,495,965 51	152,507 53
1862 . . . .	12,408,172 44	518,592 64	2,036,251 31	16,408,538 52	113,376 39
1863 . . . .	12,888,417 28	514,136 59	2,471,955 25	16,759,094 87	131,976 93
1864 . . . .	13,477,305 79	557,492 99	2,518,192 73	18,063,365 06	146,920 05
1865 . . . .	14,589,835 79	598,940 85	2,579,664 48	18,616,025 80	156,625 10
1866 . . . .	13,335,386 39	308,092 49	2,556,819 66	19,766,880 06	198,969 40
1867 . . . .	15,043,407 "	628,746 03	2,872,267 85	19,566,664 10	217,874 40
1868 . . . .	15,239,140 76	640,300 44	3,355,877 43	20,538,401 77	267,445 43
1869 . . . .	16,025,449 95	653,264 93	3,395,173 49	20,704,235 48	271,504 75
1870 . . . .	16,439,076 72	676,395 77	3,500,477 33	22,136,637 97	313,518 92
1871 . . . .	20,468,438 91	964,208 94	4,825,157 53	31,609,824 87	353,321 87
1872 . . . .	21,648,343 43	805,543 45	4,370,533 93	38,574,124 70	334,900 42
1873 . . . .	26,064,244 47	847,890 24	5,182,275 40	50,565,319 27	368,559 44
1874 . . . .	27,806,549 16	881,514 81	5,490,828 71	49,002,203 20	323,664 24
1875 . . . .	29,266,933 54	878,118 28	5,840,300 83	49,950,672 21	317,529 49
1876 . . . .	29,608,665 55	853,295 62	5,776,723 43	50,926,393 33	339,457 01
1877 . . . .	29,159,970 10	806,630 96	5,730,232 86	50,858,582 42	302,271 47
1878 . . . .	30,655,440 44	844,857 24	6,067,314 20	51,249,887 84	266,592 37
1879 . . . .	30,751,072 24	838,537 29	6,290,962 40	58,779,637 97	247,049 51
1880 . . . .	37,767,042 38	902,272 28	6,942,603 24	61,424,595 72	228,500 53
1881 . . . .	36,168,888 33	900,808 56	7,207,909 74	65,618,675 91	243,045 73
1882 . . . .	38,707,890 03	937,051 03	7,552,225 36	68,568,926 24	225,877 63
1883 . . . .	39,425,471 80	967,797 45	8,449,772 80	69,241,688 35	215,452 47
1884 . . . .	39,491,766 99	4,022,363 52	8,540,768 47	67,131,674 69	203,298 41
1885 . . . .	41,725,313 05	4,043,266 60	8,114,183 58	61,897,129 89	212,961 28
1886 . . . .	38,734,149 66	974,431 93	8,261,988 97	61,289,377 81	206,235 29
1887 . . . .	40,003,419 46	996,135 20	8,358,598 98	70,212,821 43	198,611 24
1888 . . . .	42,132,745 83	1,030,412 96	8,487,352 73	75,195,709 85	209,781 41
Total. . . .	911,872,765 53	32,993,906 49	469,024,431 25	1,359,862,633 36	8,398,433 27

depuis l'origine. — Années 1855 à 1888.

ÉQUIPAGES.	CHEVAUX ET BESTIAUX.	PRODUITS EXTRAORDINAIRES.	ENSEMBLE.	Observations.
"	"	"	268,997 50	
"	"	"	825,132 85	
"	"	"	4,416,982 94	
"	"	"	3,097,833 40	
68,597 50	"	"	4,249,825 04	
423,978 "	17,199 40	9,472 38	5,335,167 05	
430,718 80	42,960 80	442 85	6,226,333 66	
476,932 "	51,171 35	53,166 85	7,458,774 29	
470,515 97	85,660 48	30,928 12	8,994,439 33	
206,334 "	124,840 "	107,539 02	11,226,310 87	
492,379 "	87,624 85	123,542 51	12,401,750 22	
201,690 30	91,803 90	200,682 74	13,572,373 03	
170,988 "	98,973 "	478,902 60	14,696,735 62	
93,188 45	98,038 67	67,471 60	12,227,775 61	
71,976 "	129,791 "	83,734 77	13,241,434 78	
88,828 80	133,517 "	106,913 "	13,059,346 48	
81,750 30	148,909 13	179,537 63	16,288,464 87	
60,389 30	146,056 28	161,204 36	17,337,238 69	
57,508 "	179,141 "	201,020 "	19,678,228 90	
34,956 "	213,001 29	215,492 "	22,667,739 23	
25,783 "	290,682 "	301,680 "	24,510,116 74	
24,608 "	252,671 "	358,896 34	24,578,540 38	
21,703 80	293,180 53	422,837 28	25,507,617 32	
18,173 20	289,708 18	536,568 93	27,277,926 01	
19,334 50	343,468 31	520,561 42	28,080,999 70	
16,231 60	358,264 67	497,321 45	29,604,994 38	
17,565 96	429,793 95	582,907 21	33,651,264 63	
14,919 30	404,917 98	613,197 18	32,548,265 76	
16,879 30	438,410 75	617,834 62	33,868,435 59	
14,925 60	471,511 08	819,289 28	36,099,002 58	
15,990 70	473,991 12	1,287,707 14	38,318,780 18	
12,256 91	534,368 85	1,276,200 90	38,188,974 36	
11,741 60	494,813 37	1,166,178 60	40,001,392 95	
14,896 14	520,816 63	1,275,452 98	41,852,330 98	
15,238 17	499,805 85	1,822,585 56	43,387,254 90	
16,784 87	548,465 48	1,975,092 16	45,306,479 22	
24,483 22	709,443 30	4,951,630 65	66,906,259 29	
18,117 37	675,334 69	3,237,390 77	69,664,288 46	
18,930 76	763,192 93	2,011,731 49	85,822,196 70	
24,074 38	816,882 93	2,814,990 30	87,160,707 76	
21,659 03	930,410 43	1,918,422 30	89,124,045 81	
18,969 "	917,041 57	2,079,377 33	90,519,922 84	
18,285 67	979,680 75	2,451,051 21	90,309,704 84	
22,335 59	978,115 85	2,612,648 39	95,697,098 92	
21,393 37	999,209 72	2,157,298 81	100,085,161 34	
38,311 69	1,181,293 78	2,400,598 78	113,785,288 40	
43,005 27	1,148,343 20	2,033,866 53	113,395,443 27	
40,346 20	1,160,201 70	2,063,783 22	119,256,301 41	
48,824 77	1,268,056 16	2,231,189 65	124,847,653 18	
53,679 40	1,270,299 04	2,386,350 95	120,103,201 44	
50,485 12	1,243,686 25	2,382,406 22	119,669,431 99	
45,011 36	1,347,034 12	2,581,392 16	116,439,624 30	
45,780 21	1,324,045 72	2,918,651 99	124,057,764 23	
56,690 31	1,373,718 32	3,038,698 93	131,525,110 04	
2,818,745 79	27,379,548 03	62,069,194 16	2,604,419,357 93	
		Produits indirects. . . . .	4,581,625 33	
		Ensemble. . . . .	2,609,000,983 26	

## VIII. — Répartition et encaissement

ANNÉES	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreMENTS	
	RECETTES de l'exploitation.	PARTS DES LIGNES concedées et exploitées par L'É T A T.	RESTE pour le Trésor	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice.
1835 . . . . .	268,997 50	»	268,997 50	268,997 50	»
1836 . . . . .	825,152 85	»	825,152 85	825,152 85	»
1837 . . . . .	1,416,982 94	»	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1838 . . . . .	5,097,855 40	»	5,097,855 40	2,786,901 51	310,952 09
1839 . . . . .	4,249,825 04	»	4,249,825 04	3,845,897 95	405,927 09
1840 . . . . .	5,555,167 05	»	5,555,167 05	5,555,167 05	»
1841 . . . . .	6,226,553 66	»	6,226,553 66	6,225,025 50	708 10
1842 . . . . .	7,458,774 29	»	7,458,774 29	7,458,774 29	»
1845 . . . . .	8,994,459 55	»	8,994,459 55	8,959,284 17	55,155 16
1844 . . . . .	11,226,510 87	»	11,226,510 87	11,119,915 60	106,597 27
1845 . . . . .	12,401,750 22	»	12,401,750 22	12,522,655 18	79,097 04
1846 . . . . .	13,572,575 05	»	13,572,575 05	13,572,575 05	»
1847 . . . . .	14,690,755 62	46,508 52	14,650,567 30	14,587,695 70	62,873 60
1848 . . . . .	12,227,775 61	140,800 58	12,077,885 05	11,923,552 43	154,332 60
1849 . . . . .	15,241,451 78	505,510 87	12,058,920 91	12,594,467 42	541,455 49
1850 . . . . .	15,059,546 48	588,155 61	14,671,190 87	( <sup>1</sup> ) 14,671,190 87	»
1851 . . . . .	16,288,461 87	402,076 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852 . . . . .	17,557,258 60	424,051 15	16,913,207 54	16,913,207 54	»
1853 . . . . .	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854 . . . . .	22,067,759 25	899,855 61	21,767,885 59	21,266,049 90	501,255 69
1855 . . . . .	24,510,116 74	1,201,457 75	25,508,078 99	22,892,589 85	428,562 90
1856 . . . . .	24,578,540 58	1,424,425 90	23,154,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857 . . . . .	25,507,017 52	1,509,080 71	23,998,556 61	23,061,950 54	1,081,151 40
1858 . . . . .	27,277,926 01	1,685,000 08	25,594,919 95	24,559,007 75	1,062,250 58
1859 . . . . .	28,080,999 70	1,767,652 77	26,315,546 95	25,661,874 57	651,472 56
1860 . . . . .	29,601,994 58	1,800,574 68	27,801,619 70	26,606,046 52	1,154,057 85
1861 . . . . .	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,768,829 92	1,175,185 40
1862 . . . . .	1,719,755 16	»	( <sup>2</sup> ) 1,719,755 16	( <sup>2</sup> ) 1,719,755 16	»
1863 . . . . .	32,548,265 76	2,000,941 10	50,547,524 66	29,095,875 70	1,492,066 42
1865 . . . . .	55,888,455 59	2,147,171 23	51,721,264 57	50,242,274 77	1,478,989 60
1864 . . . . .	56,099,092 58	2,557,471 18	55,741,551 40	52,596,951	1,544,600 40
1865 . . . . .	58,518,789 18	9,480,408 54	55,858,571 84	55,714,008 25	1,894,679 55
1866 . . . . .	58,188,974 56	5,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,992,707 50
1867 . . . . .	40,001,592 95	5,572,506 88	56,629,089 07	52,168,955 95	4,045,628 45
1868 . . . . .	41,852,550 98	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,925 10
1869 . . . . .	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,075,195 09
1870 . . . . .	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,546 25	58,415,518 69	5,411,712 20
1871 . . . . .	66,996,259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,965,954 42	7,206,889 91
1872 . . . . .	69,664,258 46	9,988,805 51	59,075,485 15	54,165,427 54	4,265,098 82
1873 . . . . .	72,644,574 65	10,935,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
1874 . . . . .	15,177,622 07	»	( <sup>3</sup> ) 15,177,622 07	( <sup>3</sup> ) 10,847,111 07	2,550,511 »
1874 . . . . .	75,785,794 44	10,914,515 02	62,869,479 42	58,568,519 68	5,197,688 51
1875 . . . . .	15,578,915 52	»	( <sup>4</sup> ) 15,578,915 52	11,018,099 16	2,567,247 51
1875 . . . . .	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,545,506 80	2,818,444 19
1876 . . . . .	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086 07
1877 . . . . .	90,599,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,890 24
1878 . . . . .	94,295,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414 51
1878 . . . . .	1,491,185 78	»	( <sup>5</sup> ) 1,491,185 78	( <sup>5</sup> ) 1,227,462 42	265,721 56
1879 . . . . .	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 »	91,428,519 79	4,758,544 67
1879 . . . . .	697,299 95	»	( <sup>6</sup> ) 697,299 95	( <sup>6</sup> ) 575,979 08	125,520 85
1880 . . . . .	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,571 90
1881 . . . . .	115,595,145 27	4,500,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908 45
1882 . . . . .	119,258,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,758,184 06
1883 . . . . .	121,847,635 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,504 56	5,922,745 78
1884 . . . . .	120,105,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 60
1885 . . . . .	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,453 55	115,260,619 62	2,459,505 48
1886 . . . . .	116,459,621 50	5,824,582 90	112,615,258 40	110,619,695 85	2,847,500 57
1887 . . . . .	124,057,764 25	4,054,754 75	( <sup>7</sup> ) 120,005,029 50	116,970,065 90	5,175,660 60
1888 . . . . .	151,525,110 04	4,150,024 45	127,595,085 61	124,524,097 00	2,697,659 81
	2,604,419,557 95	150,810,552 97	2,455,609,004 96		

des recettes brutes.

EFFE CTUÉS.		SOMMES à RECQUÉRER.	PARTS DU TRÉSOR dans LES RECETTES du chemin de fer.	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS L'ORIGINE.			
268,997 50	268,997 50	*	268,997 50	(*) Y compris fr. 11,58-85 de primes
825,152 85	1,094,150 35	*	1,094,150 35	perçues par l'Administration des chemins
1,416,982 94	2,511,115 29	*	2,511,115 29	de fer de l'État et dont le remboursement
3,097,855 40	5,608,946 69	*	5,608,946 69	avait été déduit abusivement des recettes
4,249,825 04	9,858,771 75	*	9,858,771 75	en 1849. (Voir Compte général des finances
5,555,107 05	15,195,958 78	*	15,195,958 78	pour l'année 1852. pp. 116 et 151.)
6,226,555 66	21,420,272 44	*	21,420,272 44	(*) Recette effectuée sur la ligne de
7,458,774 29	28,879,046 75	*	28,879,046 75	Mons à Manage. En déduisant de cette
8,094,459 55	37,875,486 06	*	37,875,486 06	somme les dépenses d'exploitation de
11,226,510 87	49,099,796 95	*	49,099,796 95	Mons à Manage, on retrouve la recette
12,401,750 22	61,501,547 15	*	61,501,547 15	nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été
15,572,575 05	75,074,120 18	*	75,074,120 18	portée dans le Compte général des finances.
14,650,567 50	89,724,487 48	*	89,724,487 48	(*) Recettes faites en 1875 sur les lignes
12,077,885 05	101,802,572 51	*	101,802,572 51	rachetées du Grand-Luxembourg. Cette
12,955,020 81	114,758,295 42	*	114,758,295 42	somme est portée en compte de tiers dans
14,671,100 87	129,409,484 29	*	129,409,484 29	les écritures du Trésor.
15,885,488 47	145,294,972 70	*	145,294,972 70	(*) Voir renvoi (7).
16,915,207 54	162,208,180 50	*	162,208,180 50	(*) et (2) Recettes faites en 1878 et en
19,070,468 26	181,278,648 56	*	181,278,648 56	1879 pour le service provisoire des Flan-
21,767,885 59	205,046,554 15	*	205,046,554 15	dres. Ces deux sommes sont portées en
25,259,745 75	226,277,277 88	77,955 26	226,535,215 14	compte de tiers dans les écritures du
25,061,188 25	249,558,466 15	170,865 49	249,509,529 62	Trésor.
24,145,081 94	275,481,548 07	26,518 16	275,507,866 25	(*) Y compris fr. 8,455-15, qui portent
25,021,258 09	299,102,786 16	*	299,102,786 16	la recette du Luxembourg, pour 1874, à
26,515,546 95	325,416,155 09	*	325,416,155 09	fr. 15,545,546-47.
27,760,104 15	355,176,257 24	41,515 55	355,217,752 79	(*) Recettes litigieuses à régler par voie
51,660,748 48	584,856,985 72	41,515 55	584,878,501 27	judiciaire, savoir :
50,588,840 21	415,425,825 95	*	415,425,825 95	Bassins-Houillers . . . fr. 650,860 71
51,721,264 57	447,147,090 50	*	447,147,090 50	Gand à Eccloo . . . . . 426,861 52
55,741,551 40	480,888,621 70	*	480,888,621 70	Ensemble. . . . . fr. 1,057,722 05
55,608,087 78	516,497,509 48	229,684 06	516,726,093 54	
54,691,557 91	551,188,847 59	646,700 40	551,855,547 79	
56,814,562 40	588,005,409 79	461,224 07	588,464,655 86	
58,194,890 85	626,198,500 62	447,572 54	626,645,075 16	
59,849,772 91	666,048,075 55	422,259 55	666,470,352 85	
41,825,050 89	707,875,104 42	450,574 77	708,505,679 19	
57,172,844 55	765,045,948 75	1,216,501 97	766,262,250 72	
58,428,526 16	825,474,474 91	2,465,260 96	825,957,755 87	
61,780,275 08	898,452,550 06	2,594,257 *	900,826,607 06	
15,177,622 07				
65,766,008 19				
15,585,546 47	975,585,724 72	1,497,708 25	977,081,452 95	
76,595,950 69	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
80,470,164 97	1,152,447,840 58	5,002,467 18	1,155,450,507 56	
87,179,948 82	1,219,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,527 50	
90,909,890 86	1,512,028,865 84	2,702,078 75	1,514,750,942 59	
1,491,185 78				
96,187,064 46	1,408,915,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
697,299 95				
109,517,042 72	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,165 11	
108,955,600 62	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
115,155,865 74	1,742,517,755 51	2,025,896 55	1,744,541,651 84	
117,599,508 14	1,859,917,045 45	2,025,896 55	1,861,940,959 98	
116,099,556 77	1,976,016,580 22	2,025,896 55	1,978,040,476 75	
115,700,015 10	2,091,716,595 52	2,025,896 55	2,095,740,491 85	
115,467,194 40	2,205,185,789 72	(*) 1,057,722 05	2,206,241,511 75	
120,145,755 50	2,525,529,525 22	(*) 1,057,722 05	2,526,587,247 25	
127,221,757 71	2,452,551,282 95	(*) 1,057,722 05	2,455,609,004 96	

## N° IX. — Développement des

		DATES des REPRISES	1840.	1850.	1860.	1870.
<b>I. Développement des voies principales de l'ensemble des réseaux exploités par l'État.</b>						
<b>A. Lignes construites par l'État et pour son compte . . . . .</b>		—	333,8	559,8	558,9	584,8
<b>B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.</b>	Tournai à Jurblise et Landen-Hasselt . . .	14 juill. 1847	"	64,8	( <sup>1</sup> ) 47,5	47,0
	Dendre-et-Waes (jusqu'au 1 <sup>er</sup> mai 1877).	9 juin 1853	"	"	109,5	104,5
	Hal à Ath et Tournai à la frontière . . .	1 déc. 1865	"	"	"	44,4
	Braine-le-Comte à Gand . . . . .	5 janv. 1867	"	"	"	55,0
	Bassins-Houillers (jusqu'au 1 <sup>er</sup> jan. 1877).	1 janv. 1871	"	"	"	"
	Jonction belge-prussienne . . . . .	29 juill. 1872	"	"	"	"
	Plateaux de Herve . . . . .	25 juill. 1872	"	"	"	"
	Spa à la frontière grand-ducale . . . . .	16 sept. 1872	"	"	"	"
	Hesbaye-Condruz . . . . .	22 nov. 1875	"	"	"	"
			"	64,8	157,0	260,9
<b>C. Lignes rachetées moyennant annuités, à servir jusqu'au terme des concessions.</b>	Mons à Manage . . . . .	1 janv. 1857	"	"	32,7	33,0
	Pepinster à Spa (jusqu'au 1 <sup>er</sup> janv. 1877).	16 sept. 1872	"	"	"	"
	Luxembourg . . . . .	1 janv. 1873	"	"	"	"
	Bassins-Houillers (à partir du 1 <sup>er</sup> jan. 1877)	1 janv. 1871	"	"	"	"
			"	"	32,7	33,0
<b>D. Lignes rachetées comptant.</b>	Pepinster à Spa (à partir du 1 <sup>er</sup> jan. 1877).	16 sept. 1872	"	"	"	"
	Dendre-et-Waes (à partir du 1 <sup>er</sup> mai 1877).	9 juin 1853	"	"	"	"
	Lignes des Flandres . . . . .	1 janv. 1878	"	"	"	"
	Saint-Ghislain à Erbisœul . . . . .	16 sept. 1879	"	"	"	"
	Anvers à la frontière néerlandaise . . .	1 juill. 1880	"	"	"	"
	Marbehan à Virton . . . . .	15 mars 1881	"	"	"	"
	Lierre à Turnhout . . . . .	1 mars 1882	"	"	"	"
			"	"	"	"
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A. + C. + D.). .		—	333,8	559,8	591,6	617,8
Longueur totale exploitée ( <sup>2</sup> ) . . . . .		—	333,8	624,6	748,6	868,7

(<sup>1</sup>) Y compris, à partir de 1881, 2,4 kilomètres, raccordement de Mons-Midi à Cilly exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est à dire, sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(<sup>2</sup>) A partir de 1856, l'État a cessé d'exploiter la section de Saint-Trond à Hasselt, d'une longueur de 17,37.

(<sup>3</sup>) Pour les années intermédiaires voir l'annexe n° VIII du compte rendu de 1884.

*lignes exploitées par l'État.*

1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
1,074,7	( <sup>1</sup> )1,140,3	1,252,6	1,278,3	1,326,6	1,382,2	1,389,7	1,417,0	1,422,3
42,1	42,1	42,1	42,1	42,1	42,1	42,1	42,1	42,1
"	"	"	"	"	"	"	"	"
43,6	43,6	43,6	43,7	43,7	43,7	43,7	43,7	43,7
55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8
"	"	"	"	"	"	"	"	"
18,6	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6
34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,1
54,7	54,7	54,7	54,8	54,8	54,7	54,7	54,7	54,7
74,4	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4
323,2	323,2	323,2	323,4	323,4	323,3	323,3	323,3	323,4
30,3	30,3	30,3	30,3	30,2	30,1	30,1	30,1	30,1
"	"	"	"	"	"	"	"	"
307,9	308,1	308,1	308,1	308,1	308,1	308,1	308,1	307,9
662,0	660,6	661,3	661,0	659,2	660,0	660,3	660,0	655,9
1,000,2	999,0	999,7	999,4	997,5	998,2	998,5	998,2	993,9
12,5	12,5	12,5	12,4	12,4	12,5	12,5	12,5	12,5
101,9	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0	102,0
242,8	242,8	242,8	242,8	242,7	242,7	242,7	242,4	242,4
9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0
"	32,1	31,7	31,7	31,7	31,7	31,7	31,7	31,7
"	"	37,4	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0
393,4	425,6	462,6	462,1	462,0	462,1	462,1	461,8	461,8
2,468,3	2,564,9	2,714,9	2,739,8	2,786,1	2,842,5	2,850,3	2,877,0	2,878,0
2,791,5	2,888,1	3,038,1	3,063,2	3,109,5	3,165,8	3,173,6	3,200,3	3,201,4

## N° X. — Coût du réseau appartenant à l'État et frais de

	1840.	1850.	1860.	1870.	1880.
<b>II. Capital de premier établissement.</b>					
<b>A. Capital de premier établissement des lignes construites et exploitées par l'État, y compris leur parachèvement . . . . .</b>					
	47,451,023 08	134,692 906 07	143,541,059 32	170,316,953 57	358,936,272 64
Mons à Manage. . . . .	"	"	10,851 134 15	11,957,060 58	13 636,153 41
Pepinster à Spa . . . . .	"	"	"	"	6,936,234 39
Luxembourg . . . . .	"	"	"	"	142,562,312 24
<b>B. Capital appliqué aux lignes rachetées et à leur parachèvement.</b>					
Dendre-et-Waes . . . . .	"	"	"	"	54,879 556 43
Bassins houillers . . . . .	"	"	"	"	201,025,031 57
Lignes des Flandres . . . . .	"	"	"	"	17,558,504 54
Saint-Ghislain à Erbiscul. . . . .	"	"	"	"	2,484,612 72
Anvers à la frontière française. . . . .	"	"	"	"	600 22
Marbehan à Virton . . . . .	"	"	"	"	"
Lierre à Turahout. . . . .	"	"	"	"	"
Ensemble. . . . .	"	"	10 851,134 15	11,957,060 58	439,983,055 79
<b>C. Dépenses de parachèvement spéciales aux lignes exploitées moyennant parts de recettes.</b>					
Tournai à Jurbise. . . . .	"	4,504 48	57,255 87	275 970 11	541,054 75
Dendre-et-Waes (jusqu'au 1 <sup>er</sup> mai 1877). . . . .	"	"	19 057 25	616,373 21	"
Hal à Ath et Tournai à la frontière . . . . .	"	"	"	67,359 12	517 484 53
Braine-le-Comte à Gand. . . . .	"	"	"	39,791 58	241,779 51
Jonction belge-prussienne . . . . .	"	"	"	59,454 44	814,981 06
Spa à la frontière grand-ducale . . . . .	"	"	"	"	660,971 76
Plateaux de Herve . . . . .	"	"	"	"	90,593 36
Heshaye-ndroz. . . . .	"	"	"	"	419,384 83
Ensemble. . . . .	"	4,504 48	76,313 12	1,058,948 46	3,294,939 80
<b>D. Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candelabres, machines et outillage des ateliers, pavage, etc. . . . .</b>					
	807,212 11	2 390 338 61	4 273,683 89	9,162,896 47	22,238,569 70
<b>E. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau . . . . .</b>					
	2,127,037 73	5,158 570 "	5 105,880 64	5,566 754 89	7,252,484 55
<b>F. Acquisition de matériel.</b>					
pour l'ensemble du réseau . . . . .	11,758,910 05	23 800,591 31	36,539,845 15	58,189 419 35	130,175,243 20
repris aux Compagnies . . . . .	"	"	2,698,349 24	2,698,349 24	66,221,675 65
<b>II. Capitaux dus pour rachat de lignes exploitées . . . . .</b>					
	"	"	"	"	12 500,000 "
<b>I. Intérêts des capitaux pendant la durée de la construction . . . . .</b>					
	1 503,215 20	5,544 005 54	5,753,198 90	5,880,476 25	14,801,645 80
<b>J. Capital utile engagé dans les lignes exploitées . . . . .</b>					
	63,647,398 17	171,590,915 71	208,920,564 41	264,830 589 11	1,055,404,494 22
<b>K. Lignes en construction et avances aux sociétés de construction.</b>					
Capital . . . . .	15,764,623 15	3,476 86	"	17,351,552 70	12,650 597 19
Intérêts. . . . .	479,045 47	85 44	"	1,405,738 37	3,722 54
<b>L. Capital de premier établissement. . . . . fr</b>					
	79,891 068 79	171 594 478 01	208,920,464 41	283 677 880 48	1,068 058,813 95

*parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes.*

1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
384,312,371 66	419,368,675 79	427,832,312 23	441,186,461 87	457,664 916 94	462,030,377 24	470 299 009 79	477,762,385 46
13,098,278 23	14,327,081 85	14,441,913 25	14,632 078 90	14,693,912 47	14 788,110 87	14,571,724 30	14,808,881 27
6 963,547 42	6,982,286 70	6,990,635 55	6 993,540 51	7,000,166 89	7,047 445 79	7 048,888 17	7,087,915 86
143,255 734 13	144,671,229 45	145,191,750 71	146,048,583 20	146,614,669 02	147 126,643 92	147,504,801 48	148,554,050 05
55,182,526 89	55,372,957 59	55,403 695 88	55,460,108 91	55,487,106 44	55 535 602 88	55,568,040 30	55,746,958 43
203,061,003 75	205 034,305 48	205,218,456 93	205 444,911 46	205,718,391 50	206,332 654 84	206,531,791 08	206,920,770 29
18,051,150 97	18,276,250 90	18,363,487 52	18 459 686 45	18 514,008 05	18 695 719 45	18 941,160 79	19,039,343 72
2 484,612 72	2,500,682 19	2 509 682 19	2,512,083 09	2,512,162 34	2,512,308 98	2 512,443 40	2,512,443 40
19,530 77	100,008 76	347,834 61	354,525 98	361,197 49	449 511 15	507,107 44	614,325 28
"	282,803 39	6,066,646 73	6,732 234 73	6,811,951 38	6,843,255 10	6,939 050 57	6,953,117 61
"	4 300,828 70	4 397,402 82	4,400 248 05	4,403 890 91	4 420,053 08	4,458 820 41	4,519,012 41
443,017,300 88	451,857,295 01	458,031 506 19	461,037,974 28	462,147,543 19	463,751 306 06	464 892,428 90	466 846,821 32
568 271 47	721 449 12	806,434 40	915,416 09	948,090 34	1,037,460 41	1,067,961 03	1,096 615 41
"	"	"	"	"	"	"	"
605,120 26	693,161 97	716,605 15	791,720 72	897,780 43	950,418 41	955,808 83	966,478 25
246,634 97	401,045 90	410,055 61	413,983 53	445 391 42	468,680 24	481,643 80	508,325 53
822,557 40	844,642 08	846,718 39	849,298 53	850 129 13	891 468 07	891,711 96	891,711 96
790,052 19	872,438 51	909 386 04	927,125 82	962 366 28	973,078 76	979 766 00	1 002,235 04
179,084 36	673,042 36	732,707 61	737,919 50	742 336 23	751,534 63	765,442 35	780,761 36
996,021 50	1 230,048 37	1,248,950 31	1,301,254 67	1,389,222 63	1 455,160 36	1 524,183 16	1 575,133 30
4,297,772 65	5 436,728 31	5,670,857 51	5,939 718 86	6,235,316 46	6,527,809 88	6,666 517 22	6,820,960 85
27 302 908 50	30,495,516 81	31,190,892 65	32,261,248 40	33 530,010 58	33,961,423 07	34,433,119 50	34,829,755 42
7 570,413 65	7,940,967 83	8,156 997 15	8 272,120 35	8 363,082 34	8,495,186 39	8 540,500 43	8,561,000 57
150,235 009 50	167,861 079 75	177,936 677 44	182,797,548 33	185 956,764 66	188,371 401 20	189 587,557 78	193 426,179 93
66,490,058 53	66,723,635 01	66 723,635 01	66,723,635 01	66,723,635 01	66,723 635 01	66 723,635 01	66,723 635 01
18 577,269 74	18,577 269 74	13 011 152 62	12,637,752 62	12,586,671 82	12,586,671 82	12,500,000 "	12,500,000 "
45 451,809 80	45,575,374 09	45,721,372 66	45 902,155 17	46,373,923 95	46,492,363 79	46,570,374 43	46,650,546 41
1 116 84,923 31	1,183,896,539 34	1,205 175,403 46	1,226 758,614 89	1,249,582,764 95	1,258,990,174 46	1,270,213,743 45	1,284,122 184 97
16,351,354 02	11,253 683 93	19,790,905 42	17,742,290 71	7,023,462 30	11,610 883 16	14 608,703 46	14 725,330 29
35,937 24	50,414 99	199,925 38	427,305 05	97,149 43	143,924 53	245 562 14	417,551 90
1,133,252,214 57	1,195,140,633 21	1,225,165,428 23	1,244,038 210 65	1,256,706,376 68	1,270 747,482 15	1 285 068 008 75	1,299,265,037 16

## N° XI. — Coût kilométrique du réseau appartenant

	1840.	1850.	1860.	1870.	1880.
<b>III. Coût kilométrique moyen.</b>					
Voies, bâtiments et travaux d'art (¹). . . . .	155,448	265,784	295,706	328,397	348,681
Matériel de traction et de transport. . . . .	35,227	38,105	52,415	70,091	70,355
Ensemble (¹). . . . .	190,675	303,889	339,120	398,488	417,036
<b>IV. Résultats financiers.</b>					
Recettes brutes . . . . .	5,355,916 38	15,107,691 12	29,685,592 83	45,378,481 33	113,873,374 63
Dépenses d'exploitation. . . . .	3,077,964 08	9,182,518 18	14,354,761 60	25,640,615 51	68,119,098 65
Recettes nettes de l'exploitation . . . . .	2,277,952 30	5,925,172 94	15,320,828 23	19,737,865 82	45,753,675 98
Ressources de l'année (recettes nettes augmentées des intérêts y relatifs et des intérêts des soldes accumulés) (²) . . . . .	2,323,541 65	6,043,676 40	15,778,042 59	23,090,361 63	50,702,382 76
Charges financières de l'année, y compris les intérêts des soldes (²). . . . .	2,263,032 33	7,892,177 72	10,331,672 39	14,252,149 53	46,810,719 33
Soldes annuels. . . . .					
{ actifs . . . . .	60,469 62	"	5,446,370 20	8,818,212 05	3,891,683 43
{ passifs . . . . .	"	1,648,501 32	"	"	"
Ressources depuis l'origine (²). . . . .	4,669,009 "	51,526,678 17	166,018,831 50	365,588,031 88	742,891,835 46
Charges financières depuis l'origine (²) . . . . .	5,531,019 20	64,901,644 23	156,802,516 21	282,806,357 60	638,151,340 46
Soldes accumulés. . . . .					
{ actifs . . . . .	"	"	9,216,315 28	82,781,674 28	104,732,495 "
{ passifs . . . . .	862,010 20	13,374,966 12	"	"	"

(¹) Y compris les intérêts pendant la construction, non portés dans l'annexe VIII du compte-rendu de 1884.

(²) Y compris les intérêts composés des soldes actifs ou passifs, d'après le mode de comptabilité exposé dans le compte-rendu de 1885 et appliqué dès 1883. Les intérêts simples seuls figurent, pour chaque année, dans l'annexe VIII du compte-rendu de 1884.

*à l'État et résultats financiers.*

1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
319,391	347,911	348,776	348,885	348,519	349,916	350,099	353,423
75,041	77,214	79,871	80,245	79,816	80,380	80,090	81,261
424,632	425,125	428,647	429,130	428,335	430,290	430,189	434,684
113,498,234 76	119,344,024 71	121,050,560 92	120,191,108 51	119,772,556 56	116,533,661 81	124,137,917 16	131,612,594 26
72,109,720 95	74,550,748 50	73,400,974 87	71,781,693 78	70,097,355 74	66,211,271 41	66,511,005 40	69,622,322 29
41,388,513 81	44,793,276 21	48,489,586 05	48,409,414 73	49,615,200 82	50,292,590 40	57,506,911 76	61,690,271 07
46,405,583 89	49,749,771 16	53,436,901 64	53,344,368 43	54,174,951 03	55,140,996 31	61,908,926 09	66,454,296 47
49,022,343 25	51,827,409 95	53,705,863 34	54,857,348 73	56,167,253 46	56,836,232 19	50,981,887 31	51,331,326 65
"	"	"	"	"	"	10,925,038 78	15,122,969 82
3,210,759 36	2,077,638 79	268,961 70	1,512,080 30	1,592,302 43	1,742,846 92	"	"
789,297,410 35	839,047,190 51	892,484,092 15	945,828,460 58	1,000,403,411 61	1,055,520,602 40	1,117,427,528 49	1,183,881,824 96
687,761,683 71	719,609,093 66	793,314,937 "	848,172,305 73	904,339,559 19	961,175,791 38	1,012,157,678 69	1,053,469,005 34
101,515,735 64	99,438,096 85	99,169,135 15	97,656,154 85	96,063,852 42	94,344,811 02	105,289,849 80	120,392,819 62
"	"	"	"	"	"	"	"

## N° XII. — Résultats principaux des

V. Répartition des recettes et des dépenses sur les principales unités.		1840.	1850.	1860.	1870.
Longueur moyenne exploitée. (Kilomètres.) . . . . .		325	625	747	869
Trains-kilomètre . . . . .	Voyageurs (1) . . . . .	635,567	2,162,085	2,850,890	5,177,104
	Marchandises et mixtes. . . . .	502,416	1,355,297	2,588,755	4,488,049
	Roule . . . . .	25,622	71,785	110,604	209,157
	Ensemble. . . . .	1,181,105	3,589,165	5,530,227	9,874,310
Locomotives-kilomètre ayant remorqué des trains productifs de recettes. (Voyageurs et marchandises.)		1,157,493	3,683,608	5,386,227	9,910,053
Locomotives-kilomètre pour transports en services et manœuvres dans les gares.		(*)	(*)	(*)	2 935 269
Véhicules-kilomètre.	Parcours productifs de recettes des véhicules chargés ayant circulé dans les trains de l'Etat (2).				
	De voyageurs . . . . .	"	"	24 242 044	55,829,890
	De marchandises . . . . .	"	"	45,170,299	95,182,812
	Ensemble. . . . .	"	"	69,421 343	147,012,702
Parcours improductifs de recettes.	Des voitures-poste et des véhicules chargés pour le service.	"	"	2,925,653	1,101,704
	Des véhicules circulant à vide, y compris les freins-traineaux	"	"	15,841,438	35,248,925
Ensemble. . . . .		"	"	18,767,091	34,350,624
Nombre de voyageurs embarqués . . . . .		2,199,319	4,188,614	7,412,361	14,134,356
Recettes totales correspondantes . . . . .		4,046,950	7,312,525	11 305,874	16,139,077
Produit moyen du voyageur. . . . .		1.84	1.75	1.52	1.14
Nombre de tonnes de grosses marchandises embarquées . . . . .		(3)	1 238,686	3,678,002	7 614,333
Recettes correspondantes . . . . .		908,288	6,104,868	14,966,609	22,136,638
Produit moyen par tonne . . . . .		(3)	4.92	4.07	2.00
Recettes brutes par jour-kilomètre . . . . .		45.05	66.25	108.58	145.07
Par kilomètre exploité. . . . .	Recettes brutes . . . . .	16,480	24,172	50,740	52,219
	Dépenses d'exploitation. . . . .	9,471	14,692	19,250	29,506
	Ressources de l'année (4). . . . .	7,149	9,670	21,122	26,571
	Charges financières (4). . . . .	6,965	12,627	15,851	16,401
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Par train-kilomètre utile.	Recettes brutes . . . . .	4 65	4 50	5 48	4 70
	Dépenses d'exploitation. . . . .	2 66	2 61	2 65	2 65
	Ressources de l'année (4). . . . .	2 01	1 72	2 01	2 59
	Charges financières (4). . . . .	1 96	2 24	1 91	1 47
Par locomotive - kilomètre avec train.	Recettes brutes . . . . .	4 65	4 10	5 51	4 58
	Dépenses d'exploitation. . . . .	2 66	2 49	2 67	2 59
	Ressources de l'année (4). . . . .	2 01	1 64	2 95	2 55
	Charges financières (4). . . . .	1 96	2 14	1 92	1 44
Par véhicule - kilomètre chargé.	Recettes brutes . . . . .	"	"	" 428	" 509
	Dépenses d'exploitation. . . . .	"	"	" 207	" 174
	Ressources de l'année (4). . . . .	"	"	" 227	" 157
	Charges financières (4). . . . .	"	"	" 149	" 097

(1) Y compris le parcours des voitures à vapeur.

(2) Ce renseignement fait défaut.

(3) Y compris les fourgons.

(4) Voir (2), p. 100.

*services du mouvement et de l'exploitation.*

1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198
14,857,925	16,227,096	17,706,457	16,696,592	16,917,754	17,516,859	17,946,639	19,400,746	20,777,889
14,196,471	15,789,116	16,670,585	16,711,596	16,044,265	15,582,498	15,109,433	15,528,448	16,221,085
402,545	755,656	578,531	459,951	566,684	525,188	596,275	552,711	580,422
29,430,939	32,751,848	34,955,373	33,847,939	33,268,703	33,224,545	33,452,367	35,261,905	37,388,394
31,895,068	35,036,087	37,880,320	37,062,998	36,518,269	35,927,986	35,548,591	37,567,088	39,902,171
10,608,383	12,127,039	12,555,173	12,363,194	10,916,223	10,020,460	10,009,451	10,400,996	10,780,059
154,156,851	141,274,500	155,858,796	145,879,461	150,150,740	137,939,542	157,055,560	100,789,668	167,542,553
250,114,054	265,857,809	281,299,154	284,995,724	278,598,155	271,007,854	258,956,609	276,581,784	291,960,557
384,250,905	405,112,309	435,155,950	428,875,185	428,548,875	428,967,196	416,009,969	437,371,450	459,303,090
5,469,955	9,014,556	7,041,037	5,989,258	4,761,621	5,558,628	5,942,255	5,735,503	5,921,872
82,522,595	92,720,040	100,718,810	105,165,541	100,841,758	104,955,848	110,811,058	125,775,415	128,489,282
87,992,546	101,734,396	107,759,847	109,154,779	105,603,377	110,494,476	125,753,293	129,506,618	134,411,154
43,032,882	43,950,022	47,806,137	49,637,604	50,465,943	51,233,224	51,657,884	54,064,304	57,883,610
37,767,012	36,168,888	38,707,890	39,425,172	39,491,767	41,725,313	38,731,150	40,003,119	42,132,746
( <sup>1</sup> ) 0.88	0.82	0.81	0.79	0.78	( <sup>2</sup> ) 0.81	0.75	0.74	0.73
18,812,311	19,862,762	21,434,934	21,716,390	21,330,091	20,190,806	20,828,787	22,984,175	25,145,560
64,424,596	65,648,676	68,568,926	69,241,688	67,134,675	64,897,130	64,289,378	70,212,821	75,195,710
( <sup>2</sup> ) 5.45	5.51	5.20	5.19	5.15	5.21	5.09	5.06	( <sup>3</sup> ) 2.09
115.15	109.45	109.91	109.72	105.95	104.57	100.68	106.69	112.44
42,144	59,950	40,416	40,049	58,771	58,096	56,750	58,941	41,155
25,211	25,582	25,059	24,125	25,155	22,296	20,800	20,875	21,864
18,765	16,554	16,725	17,549	17,208	17,558	17,589	19,420	20,779
17,524	17,487	17,421	17,037	17,696	17,885	17,951	( <sup>4</sup> ) 15,993	16,051
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5 92	5 55	5 47	5 65	5 65	5 64	5 55	5 55	5 56
2 35	2 25	2 17	2 20	2 18	2 15	2 .	1 91	1 89
1 75	1 45	1 45	1 60	1 62	1 66	1 67	1 77	1 80
1 64	1 55	1 51	1 61	1 66	1 71	1 72	( <sup>5</sup> ) 1 46	1 59
5 57	5 24	5 15	5 29	5 29	5 55	5 28	5 50	5 50
2 44	2 06	1 97	1 98	1 97	1 95	1 86	1 77	1 75
1 59	1 52	1 51	1 44	1 46	1 52	1 55	1 65	1 67
1 46	1 42	1 57	1 45	1 50	1 56	1 60	( <sup>5</sup> ) 1 56	1 29
» 296	» 280	» 274	» 284	» 281	» 279	» 280	» 284	» 287
» 177	» 178	» 171	» 171	» 168	» 165	» 159	» 152	» 152
» 152	» 115	» 114	» 125	» 125	» 154	» 155	» 142	» 145
» 122	» 125	» 119	» 125	» 128	» 151	» 157	( <sup>5</sup> ) » 117	» 112

(<sup>1</sup>) Majoration des prix de 5 p. % et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. Année de l'Exposition nationale. (Voir p. 46 pour exercices antérieurs.)

(<sup>2</sup>) Année de l'Exposition d'Anvers.

(<sup>3</sup>) Substitution du kilomètre à la lieue pour unité de tarification des marchandises, toute fraction de kilomètre étant comptée comme unité.

(<sup>4</sup>) Voir p. 51 les réductions de taxes consenties par l'Administration.

(<sup>5</sup>) A partir de 1887, le taux des intérêts a été réduit de 4 p. % à 3 1/2 p. %.

N° XIII. — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			ACQUISITION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER Établissm. — Extensiv.	RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avanc.	Arriéré.
		MATÉRIEL			démoli.	transformé.						
		neuf.	transformé.									
<b>Locomotives.</b>												
1835	358	(1) 189	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	45	"
1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1870	"	(1) 1	6	7	3	6	9	- 2	371	358	13	"
1871	(2) 167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	525	37	"
1872	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	"
1873	75	(2) 1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	"
1874	86	"	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	"
1875	(3) 203	"	"	203	6	"	6	+ 197	979	943	36	"
1876	78	"	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	"
1877	26	"	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19	"
1878	(2) 32	"	25	57	13	25	38	+ 19	1,085	1,079	6	"
1879	(4) 53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	"
1880	(5) 131	1	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	"
1881	(2) 185	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	"
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	"
1883	(2) 118	14	"	132	15	"	15	+ 117	1,687	1,663	24	"
1884	66	3	"	69	16	"	16	+ 53	1,740	1,729	11	"
1885	35	56	"	81	(10) 33	"	33	+ 48	1,788	1,764	24	"
1886	29	7	"	36	32	"	32	+ 4	1,792	1,793	"	4
1887	20	1	"	21	34	"	34	- 13	1,779	1,813	"	34
1888	14	"	"	14	(11) 23	"	23	- 9	1,770	1,827	"	(12) 57
	1,827	402	167	2,396	459	167	626					
		569										

(1) Dans ce chiffre sont comprises les locomotives construites à l' Arsenal de Mâines, avec pièces principales fournies par l'industrie, savoir : 6 en 1835; 14 en 1860; 6 en 1861; 4 en 1862; 4 en 1863; 3 en 1864; et 1 en 1870.  
 (2) Dont 126 reprises à la Société générale d'exploitation.  
 (3) Provenant de la transformation d'un tender (Sturock).  
 (4) Dont 106 venant des lignes du Luxembourg; 50 acquises par l'État en 1874, pour assurer le service sur ce nouveau réseau; et 2 venant de la Compagnie de Hesbaye-Candroz.  
 (5) Dont 5 reprises aux lignes des Flandres.

(6) Dont 8 reprises aux lignes des Flandres et 5 reprises au chemin de fer de Saint-Ghislain à r.rbisual.  
 (7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres.  
 (8) — 4 — à la ligne de Marbais à Virton.  
 (9) — 6 — de Bierre-Turnhout.  
 (10) — 9 cédées à la Société anonyme « La Métallurgique ».  
 (11) — 4 vendues.  
 (12) Sans tenir compte de 72 locomotives adjudgés sur fonds de renouvellement, savoir 25 en 1885 et 47 en 1889.

**Tenders.**

1835	316	161	"	477	190	"	190	+ 287	287	316	"	29
1869	"	45	"	45	20	"	20	- 5	282	316	"	34
1870	"	10	"	122	15	"	13	+ 107	389	428	"	39
1871	(1) 112	15	"	74	22	"	22	+ 52	441	487	"	46
1872	59	"	"	79	20	(2) 1	21	+ 58	499	566	"	67
1873	79	"	"	41	21	"	21	+ 20	(3) 519	606	"	87
1874	50	(2) 1	"	41	21	"	21	+ 150	669	727	"	58
1875	(2) 121	50	"	171	21	"	21	+ 100	769	799	"	30
1876	72	(2) 41	"	113	13	"	13	+ 10	781	827	"	46
1877	28	"	"	28	16	"	16	+ 12	782	839	"	57
1878	(2) 12	"	"	12	11	"	11	+ 1	790	871	"	81
1879	(2) 32	"	"	32	24	"	24	+ 8	832	920	"	88
1880	(2) 49	"	"	49	7	"	7	+ 42	(10) 959	953	(11) 6	"
1881	105	29	"	134	7	"	7	+ 127	(12) 1,065	1,062	(12) 3	"
1882	409	14	"	123	17	"	17	+ 106	(13) 1,212	1,209	(13) 3	"
1883	(14) 147	16	"	163	16	"	16	+ 147	(15) 1,220	1,237	"	(15) 17
1884	28	"	"	28	20	"	20	+ 8	(16) 1,201	1,269	"	(16) 68
1885	32	8	"	40	(17) 59	"	59	- 19	(18) 1,182	1,238	"	(18) 106
1886	19	4	"	20	39	"	39	- 19	(19) 1,461	1,306	"	(19) 145
1887	18	"	"	18	39	"	39	- 21	(20) 1,477	1,318	"	(20) 141
1888	12	28	"	40	24	"	24	+ 16				
	4,390	389	"	4,779	601	1	602					

(1) Provenant de la Société générale d'exploitation.  
 (2) Tender Sturock transformé en locomotive de gare.  
 (3) Provenant de la transformation d'un wagon.  
 (4) Dont 5 cédés en 1874 au Luxembourg.  
 (5) Venant des lignes du Grand-Luxembourg.  
 (6) Dont 1 construit à l' Arsenal, en utilisant la caisse de l'ancien tender Sturock (voir note (2)).  
 (7) Dont 3 repris aux lignes des Flandres.  
 (8) — 5 — — — — —  
 (9) — 9 — — — — —  
 (10) Y compris 3 tenders affectés à un service spécial, aux ateliers de Malines et de Luttre.  
 (11) Dans le chiffre du renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds de budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

Effectif des locomotives à tenders indépendants . . . . . 959  
 des tenders affectés au service de ces machines . . . . . 956  
 Soit une différence de 3 tenders en moins sur l'effectif et par conséquent de 3 tenders en plus qu'il y a lieu de renouveler.  
 Le renouvellement des locomotives étant en avance de 9, le renouvellement des tenders sera donc également d'une avance de 9-3=6.  
 (11) Même observation qu'au n° (10), y compris 36 machines-tenders.  
 (12) — — — — — 40 — — — — —  
 (13) Y compris 6 tenders repris à la Compagnie de Bierre-Turnhout.  
 (14) Même observation qu'au n° (11), y compris 48 machines-tenders.  
 (15) — — — — — 37 — — — — —  
 (16) Y compris 9 tenders cédés à la Société « La Métallurgique ».  
 (17) Même observation qu'au n° (11), y compris 45 machines-tenders.  
 (18) — — — — — 52 — — — — —  
 (19) — — — — — 46 — — — — —  
 L'arriéré au 31 décembre 1888 a été établi sans tenir compte de 66 tenders et de 43 locomotives-tenders en construction, sur fonds de renouvellement, adjudgés 10 tenders en 1885 et le restant en 1889.

*roulant. — Renouvellements et extensions.*

ANNEES	ENTRÉES				SORTIES				RECÉPITIONS ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement		RENOUVELLEMENT.		TOTAL	A RENOUELER		TOTAL		Existant.	Dont existait d'après colonnes 5 et 7	Avance	Arrière	
	Extensions — Matériel neuf	Changem <sup>t</sup> de matériel	MATÉRIEL			MATÉRIEL								
			neuf	transformé	déposé	transformé								
<b>Voitures à vapeur.</b>														
1876	2	"	"	"	12	"	"	"	"	+	2	2	"	"
1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"
1878	11	"	"	"	11	"	"	"	"	+	11	13	"	"
1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"
1880	4	"	"	"	2	"	"	"	"	+	4	14	"	"
1881	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	"	"
1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	"	"
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	"	"
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	"	"
1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+	4	14	"	"
1886	9	"	"	"	10	"	"	"	"	+	10	24	"	"
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	"	+	23	47	"	"
1888	3	"	"	"	3	"	"	"	"	+	3	50	"	"
	49	"	3	"	52	"	2	"	2					"

(<sup>1</sup>) Construites à l'Arsenal de Malines  
(<sup>2</sup>) Sans tenir compte de 4 voitures à vapeur en construction sur fonds de renouvellement et adjugées en 1889

**Véhicules pour trains de voyageurs.**

1835	950	"	"	"	"	"	"	"	"	"	( <sup>1</sup> ) 1,143	910	203	"
1858	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1859	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1869	953	"	221	6	1,180	"	503	90	593	+	687	4,830	4,893	63
1870	"	"	74	15	86	"	24	12	36	+	50	1,880	1,893	13
1871	( <sup>2</sup> ) 334	"	74	5	413	"	53	"	53	+	360	2,240	2,227	13
1872	439	286	13	"	444	301	43	"	346	+	98	2,338	2,351	13
1873	185	3	3	"	191	220	76	"	305	—	114	2,224	2,310	86
1874	"	32	481	"	213	( <sup>3</sup> ) 4	79	( <sup>4</sup> ) 2	82	+	131	2,355	2,311	44
1875	( <sup>5</sup> ) 291	429	( <sup>6</sup> ) 400	"	( <sup>7</sup> ) 520	"	72	( <sup>8</sup> ) 5	77	+	143	( <sup>9</sup> ) 2,798	2,761	( <sup>10</sup> ) 37
1876	63	"	123	"	186	"	84	"	84	+	102	2,900	2,824	76
1877	57	4	48	"	406	"	65	"	65	+	41	2,941	2,881	60
1878	( <sup>11</sup> ) 187	"	157	20	364	"	57	20	67	+	297	3,238	3,069	169
1879	( <sup>12</sup> ) 237	"	31	64	332	( <sup>13</sup> ) 4	62	64	127	+	205	3,443	3,305	138
1880	( <sup>14</sup> ) 266	"	254	152	702	( <sup>15</sup> ) 4	56	152	209	+	193	3,936	3,570	366
1881	( <sup>16</sup> ) 10	"	22	4	34	"	75	4	76	—	43	3,893	3,580	313
1882	( <sup>17</sup> ) 157	4	4	41	173	"	54	10	64	+	109	4,002	3,738	264
1883	122	"	51	3	176	"	51	3	54	+	132	4,134	3,860	274
1884	80	( <sup>18</sup> ) 51	8	"	139	"	60	"	60	+	59	4,193	3,991	202
1885	77	"	5	"	82	"	78	5	83	—	4	4,192	4,068	124
1886	44	"	103	"	144	"	68	14	82	+	32	4,224	4,079	145
1887	26	"	105	"	131	"	62	10	102	+	29	4,253	4,103	148
1888	306	"	7	"	313	"	43	9	52	+	261	4,514	4,411	( <sup>19</sup> ) 103
	4,441	503	4,617	277	5,895	533	4,567	427	2,527					
1 <sup>er</sup> établis <sup>s</sup>	4,944		4,594				4,994							
Montant des sor ties	533		203		Excédent des entrées sur les sorties au 31 décembre 1888									
Reste	4,411		4,391											

(<sup>1</sup>) Dont 6 provenant de la ligne de Mons à Manège, renseignés au compte rendu de 1859 bien qu'utilisés en 1857  
(<sup>2</sup>) Dont 319 repris à la Société générale d'exploitation  
(<sup>3</sup>) Une voiture de suite pour rectification  
(<sup>4</sup>) Transformés en bureaux  
(<sup>5</sup>) Dont 7 repris à la Compagnie de Hesbeye Condruz, + 245 restant des 259 repris, fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 29 autres acquis par l'Etat pour assurer le service des lignes du Luxembourg  
(<sup>6</sup>) Non compris 3 voitures construites et livrées en 1871, sur les fonds de l'exercice 1866 et dont il n'a été tenu compte à la situation établie pour 1876  
(<sup>7</sup>) Dont 3 transformés en bureaux  
(<sup>8</sup>) Dont 44 repris aux lignes des Flandres  
(<sup>9</sup>) — 33 — — — et 9 repris au chemin de fer de Saint Ghislain à Erbisouil  
(<sup>10</sup>) Affecté au service du travail royal  
(<sup>11</sup>) Dont 38 repris aux lignes des Flandres  
(<sup>12</sup>) 10 véhicules repris à la ligne de Harbawan à Virton  
(<sup>13</sup>) Dont 28 repris à la ligne de Tierce à Turnhout  
(<sup>14</sup>) — 51 wagons à marchandises passés dans la catégorie du matériel à voyageurs  
(<sup>15</sup>) Sans tenir compte de 100 voitures qui seront fournies sur fonds de renouvellement dont 16 adjugées en 1888 et 84 en 1889

## N° XIII (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellements et extensions.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.					SECURISATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.	Existant.		Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	Aranc.	Arrière.	
	Extensions. Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL				MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.	démoli.	transformé.									
<b>Véhicules pour trains de marchandises.</b>															
1835 à 1858	7,336	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,963	7,336	"	373	
1859 à 1869	3,972	"	3,490	73	7,235	"	4,036	10	4,046	+ 3,189	10,152	11,305	"	1,156	
1870	476	"	4,210	12	4,698	"	338	15	333	+ 4,345	11,497	11,784	"	287	
1871	(2) 9,261	"	396	"	9,657	"	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	"	133	
1872	(2) 1,623	301	630	"	2,565	286	254	"	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	"	
1873	431	229	1	"	681	3	339	(1) 2	342	+ 339	23,274	23,360	"	86	
1874	23	"	6	"	29	32	910	"	244	— 215	23,059	23,351	"	292	
1875	(5) 5,163	"	(6) 789	2	5,954	129	296	(*) 4	429	+ (6) 5,525	6,28,584	28,385	(6) 199	"	
1876	1,139	"	(7) 613	1	4,753	"	601	"	601	+ 1,152	29,736	29,324	212	"	
1877	523	"	757	4	4,281	(8) 6	556	1	563	+ 718	30,454	30,041	413	"	
1878	(9) 4,034	"	210	91	4,345	"	661	91	752	+ 583	31,037	31,075	"	38	
1879	(10) 986	"	520	136	4,642	(11) 516	447	136	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	"	
1880	(12) 3,448	"	8	331	3,757	(11) 52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,911	"	315	
1881	(13) 3,363	"	403	559	4,025	"	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	"	457	
1882	(14) 3,924	"	"	40	3,964	"	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	"	814	
1883	466	"	424	27	917	"	503	27	532	+ 385	41,769	42,564	"	895	
1884	200	"	586	(15) 4	787	(15) 51	609	"	660	+ 127	41,896	42,813	"	917	
1885	4	"	404	(17) 6	111	"	593	"	593	— 482	41,414	42,814	"	1,400	
1886	"	"	240	44	224	"	682	"	682	— 458	40,956	42,814	"	1,858	
1887	"	"	"	46	46	"	405	"	405	— 363	40,591	42,814	"	2,223	
1888	270	"	4,730	40	2,010	"	280	"	280	+ 4,730	42,321	43,084	"	(18) 763	
	43,629	530	11,496	1,344	49,663	4,075	12,008	1,222	14,305						
4 <sup>er</sup> établisst. 44,159			42,840				43,230								
Montant des sorties. . . . .	1,075				Excédent des sorties sur les entrées au 31 décembre 1858 . . . . .		373								
Reste. . . . .	43,084				Total. . . . .		13,603								

(\*) Dont 697, provenant de la ligne de Mons à Manage, renseignés aux comptes rendus de 1859 et de 1860, bien qu'utilisés en 1857.

(2) Dont 8,100 repris à la Société générale d'exploitation.

(3) — 45 —

(4) Transformés en magasins.

(5) Dont 41 repris à la Compagnie de Hesbøye-Condruz, + 3,091 restant des 3,186 repris, fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 2,016 acquis par l'État pour assurer le service sur les lignes du Luxembourg, + 15 acquis par le même pour l'ancien réseau.

(6) Non compris 461 wagons construits et livrés en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876.

(7) Non compris 19 wagons construits et livrés en 1876, sur les fonds de l'exercice 1877, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1877.

(8) Dont 5 pour rectification du nombre de démolis.

(9) — 95 repris aux lignes des Flandres.

(10) — 96 repris aux lignes des Flandres et 48 repris au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisoul.

(11a) Comprendant 513 wagonnets pour l'entretien de la route supprimés des états de situation du matériel et 3 vieilles caisses portées par erreur comme wagons de secours fermés.

(11b) Wagons de secours plats supprimés des états de situation de la Direction de la traction et du matériel.

(12) Dont 166 repris aux lignes des Flandres.

(13) — 52 — à la ligne de Harbèhan à Virton.

(14) — 51 — — Lièze à Tornhout.

(15) 51 véhicules passés dans l'effectif du matériel à voyageurs.

(16) Wagons bêche à eau provenant d'un tender transformé.

(17) — — provenant de la transformation d'un tender.

(18) Déduction faite des 1,000 véhicules à marchandises, commandés pour renouvellement, l'arrière est réduit à 1,223 véhicules.

(19) Sans tenir compte de 355 wagons qui seront fournis sur fonds de renouvellement dont 165 adjudés en 1884 et 200 en 1883.

N° XIV. — *Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport pendant l'année 1888.*

N° XIV. — *Tableau du parcours kilométrique*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	Trains de voyageurs circulant sur les voies de l'État		
	TRAINS DE L'ÉTAT (1).		TRAINS ÉTRANGERS.
	Véhicules de l'État 1	Véhicules étrangers. 2	Véhicules étrangers et véhicules de l'État. 3
Voitures à voyageurs . . . . .	127,067,447	6,507,242	1,150,659
— cellulaires . . . . .	407,769	»	151
Wagons à bagages . . . . .	27,786,248	2,172,798	544,582
— A B . . . . .	1,120,038	»	295
— marqués vitesse . . . . .	501,587	»	21,687
Trucks pour équipages . . . . .	15,646	»	28
Boxes pour chevaux . . . . .	269,891	17,176	1,193
Wagons coke et laine. . . . .	»	»	23
— fermés . . . . .	527,900	1,350,791	12,238
— ouverts . . . . .	»	»	974
Parcours total du matériel chargé pour le trafic.	157,294,326	10,048,007	1,308,652
	167,542,353		
Voitures postes. . . . .	1,997,662	217,643	6,082
Véhicules chargés pour le service . . . . .	14,445	»	»
— circulant à vide . . . . .	»	»	1,227
Wagons traîneaux. . . . .	155,786	»	»
Parcours total du matériel improductif de recettes.	2,165,891	217,643	7,509
	2,585,556		
Total général du parcours du matériel sur le réseau de l'État (1). . . . .	159,460,417	10,265,652	1,313,941
	169,726,069		
Parcours du matériel de l'État dans les trains étrangers circulant sur les lignes étrangères . . . . .	6,491,569		
Parcours total du matériel de l'État . . . . .	163,931,786		

(1) Y compris le parcours sur les sections étrangères ci-après :

Liège-Guillemins aux Agnesses, Drenze à Thieft, Ypres à Comines, bifurcation de Frameries, frontière aux dix gares ci-après : Aix, Trois-Vierges, Dunkerque, Armentières, Baisieux, Orchies, Maulde, Luxembourg, Longwy et Ecouviez.

(2) Répartition faite entre les wagons fermés et ouverts au prorata du parcours des véhicules de l'État.

*du matériel de transport pendant l'année 1888.*

Trains de marchandises circulant sur les voies de l'Etat.			Ensemble des trains circulant sur les voies de l'Etat.		
TRAINS DE L'ETAT (1).		TRAINS ÉTRANGERS.	TRAINS DE L'ETAT (1).		TRAINS ÉTRANGERS.
Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules étrangers et véhicules de l'Etat.	Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules étrangers et véhicules de l'Etat.
4	5	6	7	8	9
6,118,276	477,622	46,815	155,485,725	6,484,864	1,447,454
9,672	"	"	417,441	"	151
17,222,050	88,409	91,552	45,008,278	2,261,207	432,714
454,859	"	806	1,554,897	"	1,099
454,168	"	20,218	755,755	"	41,905
408,641	"	424	422,287	"	452
489,577	494	1,510	759,468	47,670	2,305
10,694,708	90	42,855	10,694,708	90	42,878
48,954,022	(2) 11,867,541	555,829	49,281,922	15,418,152	546,087
156,982,252	(2) 58,058,596	1,786,594	156,982,252	58,058,596	1,787,568
241,768,205	50,192,552	2,495,981	599,062,751	60,240,559	4,002,615
291,960,557			459,505,090		
6,982	512	"	2,004,644	217,957	6,082
5,679,751	5,097	6,027	5,694,174	5,097	6,027
95,592,528	52,529,901	498,568	95,592,528	52,529,901	499,595
415,067	"	5,599	566,855	"	5,599
99,492,508	52,555,510	507,794	101,658,199	52,752,935	515,405
152,027,618			154,411,154		
541,260,515	82,727,662	5,001,775	500,720,950	92,995,514	4,517,716
425,988,175			595,714,244		
155,024,740			159,516,109		
474,285,255			(2) 640,257,059		

(2) En y comprenant les 819,868 kilomètres parcourus par les véhicules de l'Etat dans les trains étrangers circulant sur les voies de l'Etat (colonnes 5, 6 et 9), le parcours du matériel de transport de l'Etat s'élève à 641,056,907 kilomètres.



N° XVI. — *Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs. — Année 1888.*

## N° XVI. — Magasins et dépôts. —

NOMENCLATURE.	VALEUR DES			
	Approvisionnements restant au 1 <sup>er</sup> janvier 1888. (Tarif de 1888)	Quantités entrées pendant l'année 1888.	Quantités restantes et entrées pendant l'année 1888.	Quantités sorties pendant l'année 1888.
Ans . . . . .	161,051 87	958,183 87	1,119,235 74	980,859 61
Anvers-Dam . . . . .	113,345 27	740,285 11	853,630 38	734,054 33
Braine-le-Comte . . . . .	156,855 57	1,556,026 17	1,712,881,74	1,472,126 24
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.) . . . .	134,486 17	203,790 67	338,276 84	203,826 06
Bruxelles-Nord . . . . .	85,813 84	587,045 98	672,859 82	575,989 98
Bruxelles-Quartier-Léopold. . . . .	504,259 28	2,575,759 95	3,080,019 23	2,580,021 99
Gand (Genbrugge) . . . . .	511,254 45	2,080,613 36	2,591,867 81	2,072,358 46
Jemelle . . . . .	289,216 33	1,476,914 50	1,766,130 83	1,460,817 89
Liège . . . . .	84,260 04	1,368,912 53	1,453,172 37	1,338,619 .
Luttre . . . . .	674,634 32	3,602,062 61	4,276,696 93	3,492,148 35
Malines (arsenal) . . . . .	2,706,167 40	17,445,223 73	20,151,391 13	17,161,499 72
Malines (magasin central) . . . . .	651,570 73	2,061,984 85	2,713,555 58	2,024,358 31
Malines (dépôt du timbre) . . . . .	44,834 01	45,643 55	90,477 56	66,230 32
Mons (Cuesmes). . . . .	529,192 37	3,241,494 92	3,770,687 29	3,283,815 46
Totaux . . . . .	6,646,941 65	37,943,941 80	44,590,883 45	37,447,795 72

Mouvement en valeurs (1). — Année 1888.

Approvisionnements restant au 31 décembre 1888 (Tarif de 1888)	DIFFÉRENCES pour modifications apportées au Tarif, le 1 <sup>er</sup> janvier 1889		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taux (Tarif de 1889)	Observations importantes.
	En plus — A ajouter	En moins — A déduire		
138,376 13	47,500 82	44 755 47	141,121 48	<p><i>N B</i> Ces indications d'entrées et de sorties sont données au point de vue de l'importance des différents magasins et dépôts et ne correspondent pas à la dépense réelle des matières mises en œuvre ou en consommation.</p> <p>En effet, une même valeur en matériel ou en matières trouve son inscription répétée dans les comptes, soit qu'elle passe d'un magasin principal dans un dépôt secondaire, soit qu'elle figure d'abord comme matière première, puis comme objet fabriqué ou travaillé.</p> <p>Il en est de même des matériaux et des métaux qui proviennent du travail des ateliers et qui rentrent en magasin en attendant qu'ils soient réutilisés.</p> <p>Enfin, les comptes des dépôts mentionnent le matériel le mobilier et l'outillage préalablement à leur mise en service et à leur inscription dans les inventaires.</p> <p>(1) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs voir l'annexe suivante.</p>
119,576 00	28,072 "	11,052 11	136,595 94	
240,755 50	90,299 58	93,271 25	237,783 83	
134,450 78	4,810 16	5,729 06	133,531 88	
96,869 84	16,221 37	12 248 49	100,842 72	
499,997 24	107,972 66	116,506 87	491,463 03	
519,509 35	197,935 31	166,163 01	551,281 65	
305,312 94	101,641 29	122,016 76	284,937 47	
114,553 57	11,263 36	1,818 57	120,998 36	
783,548 58	126,079 26	82,507 49	827,120 29	
2,089,891 41	874,535 67	677,945 45	3,186,481 63	
689,197 27	29,390 59	19,781 42	698,806 44	
24,247 24	8 41	.	24,255 65	
186,801 83	149,301 45	98,542 50	537,560 78	
7,143,087 73	1,785,031 87	1,455,338 45	7,472,781 15	

N° XVII. — Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements et du matériel pendant l'année 1888 et situation au 31 décembre 1887 et 1888.

Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1887.		VALEUR des quantités entrées pendant l'année 1888.	ENSEMBLE.	VALEUR des quantités sorties pendant l'année 1888.	EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1888.		
Tarif de 1887. (*)	Tarif de 1888.						
<b>Voies et travaux.</b>							
Valeur des matériaux.	Rails, billes et accessoires { neufs . . .	2,745,960 »	2,875,452 »	(a)	(a)	(a)	2,327,588 »
	de remploi {	3,106,205 »	3,225,303 »	(a)	(a)	(a)	2,943,724 »
		vieux . . .	661,338 24	705,081 24	(a)	(a)	(a)
Ensemble (2) . . .		6,513,503 24	6,805,836 24	(a)	(a)	(a)	6,419,360 95
<b>Traction et exploitation.</b>							
<b>1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.</b>							
<b>a. Objets et matières neufs.</b>							
Matériel, outils, meubles et utensiles.	686,021 97	685,459 48	13,244,857 89	13,930,017 37	12,935,615 41	994,402 26	
Combustibles . . . . .	84,280 50	84,193 08	2,521,579 71	2,605,772 79	2,518,536 90	87,215 89	
Huiles d'éclairage. . . . .	40,516 74	38,414 68	833,003 80	871,418 48	799,166 27	72,252 21	
Huiles et matières de graissage.	59,215 40	58,501 02	919,308 77	977,809 79	891,660 43	86,140 66	
Bois de construction . . . . .	642,858 62	642,886 70	1,220,132 84	1,933,019 51	1,305,188 20	627,831 34	
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	3,019,597 99	2,851,442 81	10,059,911 68	12,914,354 52	10,022,576 09	2,891,778 43	
Acier, fonte et fer divers . . . .	322,318 34	331,192 94	774,899 75	1,109,092 69	824,721 32	281,371 37	
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.	363,451 37	351,523 38	1,357,817 40	1,712,310 78	1,390,522 77	321,818 01	
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques.	452,650 81	435,051 01	562,812 39	717,893 40	558,704 39	159,189 01	
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	447,449 74	446,308 59	4,242,104 75	4,388,413 64	1,086,673 27	304,740 37	
Matières et objets divers . . . .	912,172 87	938,483 49	3,057,957 43	3,996,440 92	3,149,230 94	847,209 98	
<b>b. Objets et matières non utilisables.</b>							
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (3).	442,961 95	441,158 02	705,575 49	846,733 51	651,212 36	492,521 45	
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (3).	216,427 45	213,626 42	4,373 919 90	4,587,576 02	4,310,938 97	276,617 05	
Total conforme à l'annexe XVI.		6,646,941 65				7,143,087 73	
<b>2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.</b>							
Stations et ateliers . . . . .	913,301 77	894,473 20	4,627,075 49	5,521,248 39	4,709,951 48	811,297 21	
Sections. . . . .	509,701 82	508,887 42	810,519 29	1,319,406 74	888,894 27	430,512 44	
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives tenders, voitures et wagons .						240,678 72	
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. { Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . . . . .	5,470,913 43	5,466,445 53	2,501,687 42	7,668,132 95	2,686,580 23	3,904,340 »	
{ Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées . . . . .						827,534 »	
Ensemble (4) . . . .		13,445,870 22	13,216,447 80	45,883,223 70	59,099,671 50	45,733,221 40	13,366,450 40
Valeur totale des approvisionnements.		19,959,373 46	20,022,284 04				19,788,811 05

(\*) Report de la page 99 du Compte rendu de 1887.

(2) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice. (Voir détails, p. 24.)

(3) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle, non utilisables.

(4) Y compris les matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice. (Voir détails, p. 53 et annexe XVIII.)

(5) Ce renseignement fait défaut.

**N° XVIII. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts.***

(Développements à l'appui de l'annexe XVII pour la partie Traction et Exploitation.)

N° XVIII. — *Quantités et valeurs des principaux*  
(Développements à l'appui de l'annexe XVII)

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1887.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées . . . . .	Kil.	15,676.20	6,485 21
2	Acier fondu en barres . . . . .	—	9,956.45	26,736 79
3	— — en feuilles et pour ressorts. . . . .	—	82,868.35	22,031 03
4	Appareil injecteur pour locomotive (système Giffard) . .	Pièce.	57	29,070 =
5	— d'alimentation pour locomotive (système Friedmann) . . . . .	—	27	3,828 80
6	Appareil d'alimentation pour locomotive (système Dixon).	—	70	12,600 =
7	Balai ordinaire . . . . .	—	77,330	8,505 53
8	Bandages divers . . . . .	Kil.	323,462.60	104,692 52
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	13,002	21,015 07
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westin) .	—	4,039	4,069 =
11	— en bois pour frein . . . . .	—	62,926	38,894 46
12	Bois d'acajou en planches et madriers . . . . .	M <sup>3</sup>	33	11,633 09
13	— d'allumage neuf et vieux . . . . .	—	4,467.054	22,514 01
14	— de chêne au m <sup>3</sup> . . . . .	—	1,383.502	211,781 37
15	— de frêne débité en planches et madriers. . . . .	—	21.866	2,842 58
16	— de sapin divers. . . . .	—	1,794.325	127,166 99
17	Boîtes en fonte pour ressort de choc. . . . .	Pièce.	1,760	9,187 65
18	Boulons polis pour locomotives . . . . .	Kil.	38,442.14	25,021 =
19	— — et bruts pour voitures. . . . .	—	207,373.97	53,369 02
20	Boyaux en caoutchouc divers. . . . .	Pièce.	1,332	15,403 25
21	Bois de pitchpine en planches et madriers . . . . .	M <sup>3</sup>	2,230.686	233,262 20
22	Boîtes à l'huile diverses, à la pièce . . . . .	Pièce.	11,499	51,734 83
22bis	— — au kilogr. . . . .	Kil.	143,485.50	17,432 84
23	Caoutchouc en feuilles. . . . .	—	485,650	3,136 38
24	Chalnes de sûreté pour voitures et wagons. . . . .	Pièce.	12,642	36,994 20
25	— ordinaires, diverses . . . . .	Kil.	4,112.75	2,273 05
26	Chanvre fin. . . . .	—	13,260.77	16,461 08
27	Charbon . . . . .	‰ kil.	18,934.425	90,402 41
28	Cheminées en verre et en cristal . . . . .	Pièce.	174,671	20,647 12
29	Clous d'épingle n° 1 à 15 . . . . .	Kil.	61,444.720	15,175 43
30	Coke industriel. . . . .	‰ kil.	203,130	2,285 22
	A reporter. . . . .			1,246,652 33

*objets approvisionnés dans les divers dépôts.*  
pour la partie Traction et Exploitation.)

		1888		Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	QUANTITÉS	VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	
6,485 21	13,861	6,398 10	4,038 72	
26,736 79	10,081.53	27,030 11	29,500 16	
21,535 95	109,225.95	26,366 20	21,033 75	
29,070 "	56	28,560 "	28,560 "	
3,828 50	25	3,825 "	5,558 "	
12,600 "	79	11,430 "	7,900 "	
5,622 10	27,058	2,974 "	2,439 23	
102,510 30	731,889	54,601 09	78,781 14	
20,516 57	12,158	18,708 "	25,170 10	
4,069 "	15,140	15,140 "	18,037 50	
36,094 81	58,331	32,123 87	31,629 56	
11,633 09	23,437	8,263 90	7,055 65	
22,514 01	4,230.254	21,153 98	21,353 78	
211,781 37	793.414	164,201 13	151,743 10	
2,842 58	43.727	5 864 51	5,031 27	
127,025 30	1,863.853	134,923 17	131,057 06	
8,717 75	1,953	14,297 85	15,095 65	
23,931 05	59,717.49.	30,720 90	34,220 20	
47,707 15	192,086.56	46,304 96	55,012 54	
17,810 50	3,632	13,251 40	13,035 40	
233,262 20	2,635.880	265,072 24	235,132 61	
50,952 48	13,107	63,572 67	71,209 "	
17,432 84	62,619.60	8,383 13	8,881 79	
3,775 73	610.70	5,540 94	6,425 23	
36,994 20	7,058	20,742 40	21,456 20	
2,235 07	6,441.30	2,005 01	2,389 86	
12,002 99	8,688.60	10,725 81	10,725 84	
90,416 41	24,655.778	118,009 50	172,549 37	
12,706 01	81,112	8,582 81	9,381 46	
23,493 99	60,794.65	21,693 85	12,831 33	
2,285 22	46,426	628 43	833 39	
1,228,599 17	.....	1,191,094 99	1,238,073 89	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1887.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.
	Report. . . . .			1,246,632 33
31	Colliers pour ressort de suspension de voiture et wagon	Pièce.	7,133	15,822 45
32	Cuivre, bronze jaune et rouge. . . . .	Kil.	354,276.205	585,045 53
33	Cylindres avec chapelle pour locomotive . . . . .	Pièce.	115,300	54,515 "
34	Charbons. . . . .	100 kil	5,920,043	26,517 14
35	Coke d'usine à gaz . . . . .	Hect.	6,721	4.157 44
36	Coussinets alésés divers à la pièce . . . . .	Pièce.	37,616.440	307,397 01
36 <sup>bis</sup>	— — au kil . . . . .	Kil.	64,951.13	132,825 27
37	Déchets de coton divers . . . . .	»	74,537.710	37,396 03
38	Draps divers . . . . .	Mét. ct.	17,267.63	17,399 36
39	Éponge ordinaire . . . . .	Kil.	52,807	1,049 04
40	Essieux divers. . . . .	»	228,349	107,309 22
41	Fagots. . . . .	Pièce.	37,718	5,600 40
42	Fer battu en barres . . . . .	Kil	78,105.90	15,523 43
43	— en tôle divers . . . . .	—	354,732.650	58,894 04
44	— étiré divers . . . . .	—	495,452.700	76,849 69
45	— pour barreaux de grille . . . . .	—	18,998	2,089 78
46	— d'angle et profilés . . . . .	—	211,296.650	30,944 61
47	Fonte pièce coulée brute et ajustée . . . . .	—	272,377.550	42 285 78
48	Huile de colza ou de navette épurée . . . . .	—	100,380.88	52,144 22
49	— de pétrole. . . . .	—	298,987.20	47,827 25
50	— de graissage . . . . .	—	177,125 050	60,059 14
51	Métal blanc . . . . .	—	6,424.400	15,379 05
52	Nickel, bronze, etc. . . . .	—	14,914.589	23,253 56
53	Pistons pour locomotive . . . . .	Pièce.	91	10,890 "
54	Plomb à plomber . . . . .	Kil.	11,689.50	4,651 41
55	Ressorts de suspension et de traction . . . . .	Pièce.	513,688	156.292 30
56	Robinets en bronze divers . . . . .	»	791	4,786 75
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit . . . . .	Pre.	1,131	1,072,880 "
58	— — — coudé . . . . .	»	424	889,400 "
59	— — non montées. . . . .	Pièce	58	23.230 "
60	— — sans bandages . . . . .	»	18	7,995 "
61	— de tender montées sur essieu. . . . .	Pre.	712	356,000 "
62	— — non montées. . . . .	Pièce.	2	400 "
63	— — sans bandages . . . . .	»	61	8,235 *
	A reporter. . . . .			5,501,697 23

		1888.			<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.		
1,228,589 17	.....	1,191,094 99	1,238,073 69		
10,575 05	10 237	20,637 70	25,868 26		
502,007 98	300,551 10	480,646 19	539,250 90		
54,265 "	126	58,374 50	70 554 50		
26,517 14	8,451,150	33,233 31	51,950 29		
4,157 44	11,918	4,937 68	4,357 20		
307,420 11	13,444	196,715 91	76,582 24		
126,825 27	67 887.42	138,279 52	129,664 93		
28,316 78	52,203.46	26,101 73	26,101 73		
16,107 31	4,414.04	26,518 09	24,319 02		
1,049 04	67 24	1,344 90	1,344 90		
107,312 22	218,220	134,887 21	150,204 "		
5,600 40	15,202	2,280 30	2,280 30		
15,523 43	67,573.80	13,514 76	20,272 14		
64,328 64	340,166.95	59,678 74	72,370 94		
75,111 20	457,751.50	72,349 05	74,678 62		
2,845 66	13,744	2,051 60	1,818 67		
30,944 61	214,511.50	31,575 78	41,173 69		
42,210 90	226,689.16	35,526 69	35,526 74		
42,647 24	124,006.90	60,003 48	83,881 37		
42,070 23	210,139.95	29,419 63	27,318 20		
58,646 84	291,763.41	76,339 13	84,676 83		
15,379 05	3,063.20	8,606 10	8,699 46		
23,253 56	16,903.80	26,358 49	16,898 60		
10,890 "	149	8,461 "	7,559 75		
5,133 87	9,105 85	3,999 65	4,096 66		
156,818 22	361,400.67	139,605 40	146,647 46		
4,819 85	964	9,240 70	10,559 30		
1,072,850 "	1,235	1,168,610 "	1,400,060 "		
389,400 "	728	1,371,190 "	1,651,550 "		
23,230 "	87	33,775 "	37,100 "		
7,995 "	51	16,865 "	17,930 "		
356,000 "	771	384,800 "	423,150 "		
400 "	"	"	"		
8,235 "	46	6,210 "	7,300 "		
5,367,606 21		6,076,112 25	6,513,820 64		

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1887.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.
	Report. . . . .			5,501,697 23
64	Roues de voiture ou wagon sur essieu . . . . .	Pre.	8,217	2,670,525 "
65	— — — non montées . . . . .	Pièce	947	118,375 "
66	— — — sans bandages . . . . .	"	102	4,284 "
67	Savon blanc et jaune en briques . . . . .	Kil.	171.090	127 86
68	— brun . . . . .	—	23,484.630	5.871 30
69	Suif. . . . .	—	54,406.150	32.612 44
70	Tendeur pour voiture et wagon. . . . .	Pièce	2,003	12,973 40
71	Torchons en coton. . . . .	"	10,334	2,068 80
72	Tuyaux en cuivre rouge . . . . .	Kil.	9,093.55	16,880 11
73	Tubes à fumée en laiton. . . . .	Pièce.	230,565.010	300,278 03
74	Tuyaux en fer étiré avec manchons divers . . . . .	Mèt et.	9.452.26	8,161 59
75	Tampons graisseurs pour boîtes à huile. . . . .	Pièce.	61,033	28,923 81
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal . . . . .	Litre.	9,515.95	21,026 58
77	Verre à vitre . . . . .	M <sup>3</sup>	10,188.15	21,380 81
78	Vis à bois en cuivre diverses . . . . .	Pre	5,973.50	534 06
79	— fer diverses . . . . .	"	249,979 <sup>1</sup> / <sub>10</sub>	12,667 67
80	Zinc en feuilles . . . . .	Kil.	7,371 50	2,567 06
	Totaux . . . . .			8,760,954 75
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus. . . . .			3,489,191 68
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie . . . . .			509,701 82
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc. . . . .			686,021 97
	Valeur totale des approvisionnements disponibles calculée au prix du jour . . . . .			13,445,970 22

		1888.		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	
5,567,606 21	.....	6,076,442 25	6,513,820 64	
2,670,525 »	6,679	2,170,675 »	2,137,280 »	
118,375 »	16	2,000 »	1,920 »	
4,284 »	474	19,908 »	33,180 »	
101 17	447 60	246 19	268 55	
3,217 30	13,189,83	3,297 39	3,297 39	
29,730 09	28,079.40	15,443 69	16,847 64	
12,978 40	498	3,241.10	4,669 50	
3,028 80	11,932	2,386 40	3,579 60	
16,089 41	9,730.10	17,107 71	25,058 30	
300,251 12	233,327.09	303,325 21	431,555 10	
10,650 94	7,135.93	7,849 52	5,295 62	
29,045 32	50,744	23,346 09	20,765 55	
23,953 26	10,786.63	27,361 95	26,884 16	
21,398 51	9,233.15	19,389 62	16,610 67	
534 06	5,233 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	382 39	383 88	
10,754 20	186,350 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	9,639 98	12,731 11	
2,566 49	5,634.60	2,253 84	2,704 53	
8,625,084 28	.....	8,704,296 33	9,256,861 24	
3,397,316 62	.....	3,237,239 07	3,437,274 68	
508,887 42	.....	430,512 44	416,077 99	
685,159 48	.....	994,402 26	987,023 83	
13,216,447 80	.....	13,366,450 10	14,097,237 74	

N° XIX. — *Relevé des constructions nouvelles, des travaux de parachèvement exécutés et des améliorations apportées en 1888, avec indication de la dépense, imputée sur le compte de premier établissement.*

§ 1. SIGNAUX-APPAREILS DE SÉCURITÉ.

<i>Blocksystem.</i> — Deux postes intermédiaires ont été établis entre Lignon et Haversin et entre Hatrival et Libramont . . . . . fr.		. 610 55	
Un appareil Schubart et Flamache a été installé au triangle de Berchem et à Anvers-Dam. Bifurcations d'Eecloo . . . . .		50,485 84	
de Blankenberghe et d'Armentières . . . . .		4,595 »	
		55,487 17	
<i>Appareils d'enclanchement des signaux et des aiguilles d'excentriques.</i> — Des sémaphores et des appareils d'enclanchement ont été installés à la gare de formation de Courtrai et à la station d'Ath . . . . .		2,294 48	
Un sémaphore à deux palettes a été établi à la bifurcation d'Estinnes vers Bonne-Espérance et vers Faurœux . . . . .		289 07	
Un verrou de calage a été substitué à l'appareil Saxby de la bifurcation vers Gosselies-ville et Courcelles-centre. . . . .		805 88	
Des améliorations diverses ont été apportées aux appareils Saxby des stations de Bruxelles-Quartier-Léopold, Lambusart, Ramillies et Châtelineau . . . . .		2,036 06	
Des appareils comportant vingt-cinq leviers ont été établis dans la station de Libramont. . . . .		46,766 98	
Quatre appareils Adams ont été installés à Arlon et un à l'excentrique n° 64, à Termonde . . . . .		876 75	
Des appareils Saxby ont été installés à la station d'Ottignies . . . . .		44,870 78	
Un appareil Adams a été établi à la station de Gand-Sud . . . . .		252 50	
		98,210 50	
<i>Dromoscopes et dromopétards.</i> — Des dromoscopes ont été établis aux bifurcations de Jette, Ganshoren, Alost vers Burst, Muysen, Kessel-Loo, Louvain vers Aerschot et vers Ottignies, Tirlemont vers Moll et à la station de Ciney . . . . .		4,577 85	
Deux dromoscopes et huit dromopétards ont été installés sur les lignes de Pepinster à Welkenraedt et de Welkenraedt à Gemmenich . . . . .		2,072 »	
Trois dromopétards ont été installés aux bifurcations de Burst vers Denderleeuw et Sollegem et de Nederboulaere . . . . .		450 »	
		7,099 85	
A reporter. . . . .			140,797 50

	Report.	140,797 50
<i>Signaux et sonneries.</i> — Des sonneries et des signaux ont été établis, transformés ou déplacés, savoir :		
a) Signaux à distance, disques d'arrêt, etc., aux stations de Verviers-Est, Haut-Pré, Ans, Tournai, Leuze, Bois-du-Luc, Haine-Saint-Pierre, Piéton et à la gare charbonnière de Rouet . . . . .	5,272 91	
Ledeberg, Gand (Champ des manœuvres), Bruges, Oost-Roosbeke, Wilske et Vive-Saint-Éloi . . . . .	2,164 48	
b) Sonnettes d'avertissement sur les piles du block aux passages à niveau n° 11 et 17 de la ligne de Braine-l'Alleud à Luttre et à la cabine Saxby de Bruxelles-Quartier-Léopold . . . . .	594 72	
c) Sonneries trembleuses à Malines, aux bifurcations de Denderleeuw vers Bruxelles et Alost à Ath, Nederbrakel, Renaix, bifurcations des lignes de la 1 <sup>re</sup> et de la 2 <sup>e</sup> section, La Louvière, bifurcation de Piéton-Leval vers Haine-Saint-Pierre, Piéton-Forchies, triangle de Faurœux, Bruxelles-Quartier-Léopold, Namur, passage à niveau n° 48, entre Saint-Denis-Bovesse et Gembloux, Courrière et Anvers-Dam.	5,099 95	
d) Améliorations diverses aux signaux et établissement de contrôleurs Van Bunnan . . . . .	7,014 »	
	16,145 76	
Total. . . . .		156,945 26

§ 2. ROUTE.

<i>Détournements de voies, courbes, etc.</i> — Des travaux de détournement ont été effectués sur la ligne de Tirlemont à Welkenraedt, à Verviers-Ouest, Pepinster, Vielsalm, entre les tunnels de Chantoire et de Nasproué, entre Dison et Verviers, à Ans, Liège-Meuse, Dour, Braine-le-Comte, bifurcation d'Athus vers Signeulx, Gand-port, Heyst, Eerneghem . . . . .		50,976 28
<i>Passages à niveau.</i> — Le chemin latéral à gauche de la tranchée de Liotte sur la ligne de l'Amblève a été déplacé; des portes fermant à clef ont été établies aux passages à niveau privés de MM. Riteweger de Limbourg et Simonis de Verviers, deux passages à niveau de la ligne de Tirlemont à Ans ont été améliorés . . . . .	2,255	
Il a été établi neuf barrières à bascule et vingt-deux barrières roulantes à divers passages à niveau des lignes de Hal à Blandain, de Braine-le-Comte à Sottegem, de Denderleeuw à Grammont, d'Avelghem à Herseaux, de Tournai à Rumes, de Leuze à Renaix, d'Ath à Grammont . . . . .	5,046 06	
Un passage à niveau a été supprimé entre la halte de Froyennes et la station de Templeuve . . . . .	825 74	
A reporter. . . . .	8,126 80	50,976 28

Reports. . . . .	8,126 80	30,976 28
Des barrières roulantes en fer ont été substituées à des barrières à lisses, aux passages à niveau n° 114 de la ligne de Mons à Saint-Ghislain et des stations de Mons-Ville, Warquignies, Boussu-Route et Audrenies, ainsi qu'à douze passages des lignes de Saint-Ghislain à Leuze, Antoing à Basècles, Jurbise à Ath et Ath à Bernissart . . . . .	5,722 »	
Diverses barrières du groupe de Mons ont été améliorées . . . . .	954 »	
Le passage à niveau n° 53 de la ligne de Manage à Wavre a été supprimé et remplacé par un sentier latéral de même que le passage n° 41 à Henuyères.	9,536 »	
Des barrières à bascule ont été établies au passage à niveau, n° 9 de la ligne de Tubize à Rognon . . . . .	195 50	
Des portes ont été placées au passage à niveau, n° 6 à Wauthier-Braine, à deux passages privés de la ligne de Manage à Wavre, et à un passage à niveau à Buysinghen. Des sous-lisses ont été établies au passage à niveau du chemin séparant Dampremy de Marchienne-au-Pont . . . . .	1,052 92	
Des barrières en fer ont été installées au passage à niveau de la station de Ruysbroeck . . . . .	167 »	
Un chemin a été détourné et deux passages à niveau ont été supprimés à Strépy-Bracquegnies . . . . .	75,850 »	
Une servitude de passage a été rachetée à Houdeng-Aimeries . . . . .	5,100 75	
Des barrières à bascule ont été établies au passage à niveau, n° 29, à Ottignies . . . . .	190 95	
Un chemin latéral au railway a été établi en vue de la suppression des passages à niveau, n° 71 et 72, entre Namur et Naninnes . . . . .	4,164 50	
Des barrières roulantes en fer ont été établies aux passages à niveau des stations de Chastre, Groenendaël et Courrière . . . . .	588 »	
Divers petits travaux d'amélioration ont été exécutés aux passages à niveau du groupe de Namur et ont donné lieu à une dépense globale de . . . . .	4,039 15	
Le profil de la voie a été rectifié aux abords du passage à niveau, n° 131, entre Habay et Fouches.	499 50	
Des barrières à bascule à sous-lisses ont été établies à deux passages à niveau de la ligne de Marbehan à Virton . . . . .	855 18	
Des barrières roulantes en fer ont été établies au passage à niveau de la rue de la Province à Anvers.	654 93	
Il a été installé sur le groupe de Bruxelles Nord, 18 barrières roulantes et 4 barrières à bascule . . . . .	5,650 »	
68 barrières roulantes ont été installées sur les lignes du groupe de Gand. . . . .	9,857 68	
Des portes ont été établies au passage à niveau, n° 52, à Nieupoort . . . . .	548 »	
		<u>449,550 07</u>
A reporter. . . . .		150,526 55

	Report. . . . . 150,326 55
<p><i>Ouvrages d'art.</i> — Des tabliers en fer ont été établis aux ponts Léopold à Laeken, sur la Dendre à Alost, et à Erembodegem, au viaduc de la borne kilométrique 8 entre Schaerbeek et Malines, au passage inférieur de la Posterie entre Fouches et Arlon, au passage inférieur des anciennes forges de Mellier et au passage supérieur de Hachy . . . . .</p>	57.507 48
<p>Il a été établi ou construit : un dalot à Erembodegem et à Élouges ; un caniveau de chute au viaduc de Coolen, des banquettes entre Schaerbeek et Malines, un passage avec caniveau d'écoulement et puisard à Ans, un garde-corps au pont de la Vesdre à Hooster, un mur avec portes de clôtures au réservoir d'eau de Quareux, une passerelle pour piétons à Renaix, un ponceau au-dessus du Houyoux et un mur de clôture à Saint-Servais, un aqueduc en béton à Rouet. . . . .</p>	59.425 57
<p>Des améliorations ont été apportées : au viaduc de Chaudfontaine, au pont sur la Meuse à Huy, à l'aqueduc situé entre Remouchamps et Quareux, au viaduc de la rue d'Ath à Renaix et à celui situé borne kilométrique 50-51 de la ligne de Grammont à Ath, au dalot de la halte de Mareq, au viaduc du chemin des Religieuses à Soignies, au viaduc de Marchienne-au-Pont, au passage inférieur situé entre Mellier et Marbehan, au pont sur le Ton à Dampicourt et celui de la « Petite fin » entre Halanzy et Signeux et au pont sur le Ruppel à Boom . . . . .</p>	55,660 14
<p>Un mur de soutènement a été construit à Ruttes et des cornières ont été placées le long du longeron du pont de la chaussée de Namur à Hannut près de la station de Namur . . . . .</p>	3.465 51
<p>Un aqueduc a été prolongé à Staceghem et la super-structure du viaduc de la rue du Fossé à Bruges a été renouvelée . . . . .</p>	5,969 »
	178,025 50
	528,531 65

§ 5. — BATIMENTS.

<p><i>Construction</i> — a) Des bâtiments de recettes dans les stations de Schaerbeek, Bruxelles rue Rogier (provisoire) Malines, Fexhe, halte de Kain, Ladeuze, Bois-du-Luc, Luchy, Libramont, Lambusart, Pepinster, Hal, Namur, Oostcamp et Soignies (provisoire) . . . . .</p>	1.156,415 20
<p>b) D'abris pour voyageurs et gares couvertes dans les stations de Tirlemont, Braine-le-Comte, Eeckeren, Courtrai, Tronchiennes . . . . .</p>	365,902 50
<p>c) D'auvents dans les stations de Blaton, Warqui-gnies, Nivelles-Est, Merbes-Sainte-Marie . . . . .</p>	10,446 25
<p>d) Des bâtiments pour loges, maisonnettes, bureaux, cours, cuisines, fours, dispensaires, puits, etc., à Louvain, Bruxelles, Schaerbeek, Eppe-</p>	
A reporter. . . . .	1,510,765 95
	32

	Report. . . . .	1.510,765 95
ghem, Weerde, Malines, Boortmeerbeek, Cumplich, Winxle, Erembodeghem, Alost, Capelle-au-Bois, Tirlemont, Bost, Hougaerde, Saint-Jean-Geest, ligne d'Alost à Burst . . . . .	101,515 .	
A Pepinster, Beyne, Micheroux, Chaineux, Froidthier, Wareme, Angleur, Liège Guillemins, Saint-Génois, Helchin, Pottes, Dottignies, Saint-Léger, Celles, Escanaffles, Herseaux, Herinnes-Warcoing, Pecq, Hollain, Willemeau, Bléharics, lignes de Denderleeuw à Grammont, Courtrai à Tournai, Tournai à Blandain, et à Antoing, Ath à Grammont . . . . .	61,795 50	
Lignes du Flénu et de Saint-Ghislain, Jurbise à Ath, Saint-Ghislain à Leuze, Antoing à Basècles, Péruwelz à la frontière, Clabecq, Braine-le-Château, Wauthier-Braine, Virginal, Ronquières, Écaussines-Nord, Gosselies-ville, Jumet-Brulotte, Gilly-Sart-Allet, Forest-Midi, Braine-le-Comte, Marche-lez-Écaussines, Viesville, lignes de Luttre à Noir-Dieu, de Bruxelles-Midi à Braine-l'Alleud, bifurcation de Nivelles vers Fleurus, ligne de ceinture de Charleroi, lignes de Haine-Saint-Pierre à Marchienne, de Piéton à Roux, Piéton à Leval, Faurœux à Chimay, Thuillies à Berzée, embranchement de Courcelles Nord, Écaussines à Erquelinnes . . . . .	178,980 20	
A Assesse, lignes de Ramillies à Gembloux, Tamines à Landen, Couillet, Mettet à Acoz, Namur à Ciney, lignes du groupe d'Arlon, Gand port, ceinture de Gand, lignes de Gand à Courtrai, Anseghem à Ingelmunster, Audenarde-Courtrai, Audenarde-Renaix, Ostende, Cortemarck, Furnes, Audenarde-La Pinte, Cortemarck-Boesinghe . . . . .	258.508 58	
	<hr/>	580,797 28
e) De pavillons pour latrines et urinoirs à Bruxelles-Nord, Malines, Tournai, Ath, Lessines, Renaix, Binche, Morlanwelz, Anvers-Stuyvenberg, Leuze, Moen-Hèestert, Amougies . . . . .	57,465 75	
f) De hangars aux marchandises, à Schaerbeek, Fexhe, Chénée, Ninove, Saint-Ghislain, Hal, Pannenhuis, Obourg, Morlanwelz, Ciney, La Hulpe, Moustier, Libramont, Virton-Saint-Mard, Melle, Scheldewindeke, Sweveghem . . . . .	275.285 40	
g) De remises aux locomotives, chaufferies, lampisteries à Malines, Fléron, Limal, Libramont, Namur, Moerbeke . . . . .	26.747 .	
h) D'abris pour ouvriers, machines, pompes, objets de matériel, magasins, réservoirs à l'huile, etc., à Liège-Guillemins, Bleyberg, Sart-lez-Spa, Couvy, Enghien, Grammont, Sotteghem, Ninove, Mons, Baulers, lignes du groupe de Bruxelles-Midi, Bas-		
	A reporter. . . . .	<hr/> 2.451,055 58

	Report. . . . .	2,451,055 58
coup, Berzée, Virton-Saint-Mard, Beaumont, Gendbrugge . . . . .		29,984 86
i) De dortoirs, séchoirs à sable et bâtiments à divers usages à Denderleeuw, Stavelot, Huy-Sud, Liège, Spa, Welkenraedt, Ans, Montegnée, Saint-Ghislain, Châtelain, Renaix . . . . .		42,655 25
j) D'un tunnel sous les voies à Bruxelles-Nord et d'un mur de soutènement à Ciney . . . . .		35,062 »
<i>Agrandissement.</i> — a) De bureaux de distribution de coupons à Bruxelles-Nord et à Mons. . . . .		
		1,502 40
b) Des bâtiments de recettes à Jodoigne, Tirlémont, Stavelot, Grand-Halleux, Grammont, Herzée, Burst, Haellert, Callenne, Trazegnies, Sainte-Marie, Gand-Rabot, Aeltre . . . . .		111,656 »
c) De lampisteries, ateliers, magasins, abris et remises à Malines, Verviers, Antoing, Bastogne, Bertrix, Gand-Sud, Dixmude et Cortemarck . . . . .		105,274 45
d) De locaux d'habitation, de maisonnettes, bureaux et loges à Audregnies, Neufvilles, Roisin, Dour, Elouges, Mons-ville, ligne de Bruxelles Quartier-Léopold à Namur, Natoye, Montigny, Châtelain, lignes du groupe d'Arlon, Rhumes, Ollignies, ligne de Tournai à Renaix et Steenhuffel, La Pinte, Baelegem, Moortzeele, Gavere, Eecke, Amougies, Avelgem, Moen, Heestert, Sweveghem, Adinkerke, Warneton, Staden, Gand à Ostende. . . . .		142,056 15
e) De la marquise couvrant la sortie des voyageurs à Louvain. . . . .		4,595 26
<i>Établissement.</i> — a) De bureaux pour facteurs, de locaux pour la douane et pour le service de surveillance dans les stations de Liège-Guillemins, Welkenraedt, Virton . . . . .		
		2,212 05
b) De portes, escaliers, cloisons, couloirs, fenêtres, lanterneaux, ventilateurs, cheminées, grillages, citernes, pompes, conduites, fours, compteurs, robinets, etc., à Bruxelles-Nord, Schaerbeek; Beyne, Liège-Guillemins, Angleur, Remouchamps, Gouvy, Verviers, Welkenraedt, lignes du groupe de Tournai, Quaregnon, Wasmuel, Hyon-ciply, Harmignies, Estinnes, Mons, Maubrai, Saint-Ghislain, Leuze, Blaton, Flénu-central, Bruxelles-Quartier-Léopold, ligne de Fleurus à Nivelles, Arlon, Lavaux, Jemelle, Sibret, Morhet, Wideumont, Bernimont, Villers-sur-Lesse, Wanlin, Bertrix, Messancy, Florenville, Libramont, Virton-Saint-Mard, et diverses autres stations du groupe d'Arlon, Haine-Saint-Pierre, Bascoup, La Croÿère, diverses maisonnettes du groupe		
	A reporter. . . . .	2,921,850 80

	Report. . . . .	2,921,850 80
de Binche, Fontaine-l'Évêque et Leuze, Bruges, Cortemarq, Caeskerke et Adinkerke . . . . .		55,943 44
c) De dépôts, fondations et abris pour machines, abris en vieilles billes, fosses de visite, balustrades, etc., à Bruxelles-Nord, Malines, Saint-Ghislain, Mons, Bruxelles-Quartier-Léopold, Tervueren, Ciney, Gembloux, Ramillies, Tamines, Louvain, Tongres . . . . .		9,045 .
d) De points d'arrêt à Angres, forêt de Soignes, Naomé, Bizory, Bernimont, Jamoigne, Baranzy, Nefle, Villers-sur-Semois, Grand-Bigard, Wilsele, Nottegem, Streupas-au-Hasard, Peronnes, Slypstraat, Dergneaux, Flobecq, Leuwerghem, Thollenbeek, Petit-Engnien, Sart-Moulin, Sterhoek, Louise-Marie, Knokke . . . . .		12,728 .
<i>Aménagement ou appropriation</i> : de bureaux et locaux divers. . . . .		41,036 44
<i>Assèchement, déplacement ou amélioration de loges et maisonnettes</i> : des lignes de Saint-Ghislain à Leuze et d'Antoing à Basècles, du bâtiment des recettes de Flénu-Produits, de Ville-Pommerœul, Chassart, Corroy-le-Château, Rèves, Frasnes-lez-Gosselies et Boisfort, drainage de la maisonnette de la cabine Y, du triangle de Lambusart, cimentage des maisonnettes de Tamines à Mettet et des loges et maisonnettes de la ceinture de Charleroi, lignes du groupe de Bruxelles-Nord . . . . .		59,207 20
<i>Amélioration ou modification.</i> — a) Aux bâtiments des recettes à Tirlemont, Landen, Sombreffe, Ligny, Couillet, Arlon, La Louvière, Havré-ville, Clabecq, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Chartreux, Forest-Midi, Nivelles-Est, Monceau-Usines, Dampremy, Eschen, Anvers-Est, Termonde, Gysegem, Audegem et Fexhe. . . . .		46,832 44
b) Aux bureaux et hangars aux marchandises à Bruxelles-Nord, Tirlemont, lignes du groupe de Liège, Quaregnon - Central, Braine - le - Comte, Lembecq, Bruxelles-Chartreux . . . . .		25,000 50
c) Aux maisons bureaux et locaux à Malines, Bruxelles-Nord, lignes de Trooz à Nessonvaux et Angleur à Comblain-la-Tour, Angleur, Ans, Rivage, Tirlemont à Ans, Gouvy, Pepinster, Verviers-Ouest, Pepinster à Sart, Herve, Verviers, lignes du Flénu et de Saint-Ghislain, lignes du groupe d'Arlon de Bruxelles-Midi et d'Anvers et ligne Hesbaye-Condruz. . . . .		58,743 75
d) Aux ateliers, dépôts, abris, remises, chaufferies, etc., à Angleur, Aubel, Pepinster, Welkenraedt, Verviers-Ouest, Spa, Liège-Guillemins, Arlon, Virton-Saint-Mard, Jemelle, Charleroi, Braine-le-		
	A reporter . . . . .	5,136,407 57

Comte, Bruxelles-Midi, Écaussines, Clabecq et lignes du groupe d'Anvers . . . . .	5,186,407 87
e) Aux dortoirs du groupe d'Arlon et aux urinoirs contre le bâtiment des recettes d'Arlon . . . . .	1,300 .
Total . . . . .	5,188,486 87

§ 4. ANÉNAGEMENT DES STATIONS.

*Établissement.* — a) De pavages, trottoirs, empièvements, terrassements, etc., etc., à Bruxelles-Nord, Alost, Malines, Louvain, Lumay, Jodoigne, Haeren-Sud, Fléron, Médieroux, Herve, Battice, Liège-Guillemins, Haut-Pré, Landen, Mola, Waremme, Theux, Ensisval, Dolhain, Éghezée, Moustier, Cuesmes, Ladeuze, Grandglise, Dour, Leuze, Kain, Ath, Papignies, Anvaing, Havinnes, Englien, Bassilly, Ghislenghien, Mariemont, Strée, Marche-lez-Écaussines, Nivelles-Nord, Familleureux, Hamendes, Baulers, Libramont, Rochefort, Gedinne, Jemelle, Grupont, Benonchamps, Haversin, Hove, Wavre-Sainte-Catherine, Duffel, Boom, Petit-Sinay, Quatrecht, Andegem, gare charbonnière de Rouet, Bruxelles-Quartier-Léopold, Hérenthals, Melle, Gand-Sud, Staceghem, Aeltre, Hansbeke, Bruges, Zarren, Furnes, Dixmude, Anseghem. . .

486,117 20

b) De clôtures, palissades, voies, plaques tournantes, rampes de chargement, ponts à peser, cours aux marchandises, heurtoirs, etc., etc., à Schaerbeek, Bruxelles-Allée-Verte, Alost, Vilvorde, Epeghem, Opwyck, Malines, Jodoigne, Lumay, Louvain, Londerzeel-Est, Grimde, Bruxelles-Nord, Berchem-Sainte-Agathe, Haecht, Muysen, Capelle-au-Bois, Waremme, Poulseur, Dison, Liège-Guillemins, Melreux, Kinkempois, Haut-Pré, Fallais, Dolhain, Chaudfontaine, Theux, Pepinster, Angleur, Esneux, Huy-Sud, Fexhe, Verviers, Mola, Braives, Courrière, Groenendaël, Namur, Bruxelles-Quartier-Léopold, Ramillies, Leuze-Longchamps, gare de Rouet, Flawinne, Tamines, Ermeton, Mons-ville, Huissignies, Mons, Soignies, Dour, Boussu, Néchin, Mouscron, Courtrai (gare de formation), Bierghes, Renaix, Haine-Saint-Pierre, Mariemont, Morlanwelz, Courcelles-Centre, Charleroi, Hamendes, Monceau-formation, Baulers, Quenast, Bruxelles-Midi, Tubize, Hal, Luttre, Libramont, Habay, Sterpenich, Virton-Saint-Mard, Haversin, Marloie, Poix, Bastogne, Arlon, Benonchamps, Graide, Anvers-Dam, Anvers-Nord, Calmpthout, Anvers-Bassins, Gand-Muide, Controde, Olsene, Machelen, Saint-Denis-Westrem, Heyst, Blankenberghe, Jabbeke, Hansbeke, Pervyse, Zarren,

A reporter. . . . . 486,117 20

	Report. . . . .	456,417 20
Staceghem, Vichte, Harlebeke, Sterhock, Louise-Marie . . . . .		258,345 50
c) De colonnes hydrauliques, conduites, quais, perrés, urinoirs, grues, à Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Bruxelles-rue-Rogier, Landen, Herve, Aubel, Micheroux, Haut-Pré, Aubel, Ans, Liège-Guillemins, Hamoir, Fexhe, Hannut, 1 <sup>re</sup> section du groupe de Liège, Gouvy-Rivage, Moustier, Châtelineau, Mouscron, La Louvière, Binche, Libramont, Bastogne, Jemelle, Sterpenich, Wardin, Arlon, Bertrix et Vinton-Saint-Mard, Saint-Mard, Florenville, Moerbeek, d'une prise d'eau à Staceghem et à Ostende . . . . .		129,097 55
d) D'une ligne téléphonique à Schaerbeek . . . . .		866 53
e) D'écriteaux réclames pour la ligne d'Ostende-Douvres . . . . .		265 84
<i>Exécution de travaux divers d'amélioration : à Malines, Tongres, Jesseren, Pepinster, Kinkempois, Chénéc, Ans, Liège-Guillemins, Bruxelles-Quartier-Léopold, La Hulpe, Ottignies, Etterbeek, Namur, Ciney-Novilles-Taviers, Leuze-Longchamps, Lambusart, Biesmes, Franière, Morlanwelz, Cureghem, Obaix-Buzet, Écaussines-Sud, Gosselies-Courcelles, Gosselies-Ville, Marchienne-Est, Charleroi, Roux, Gilly-Sart-Allet, Hamendes, Marchienne-au-Pont, Forest-Est, Uccle-Stalle, Caelvoet, Esschen, Anvers-Nord, Audeghem, Calmpthout, Snaeskerke, Pervyse, Dixmude, Nieuport-Ville, Furnes, Gand-Sud, Nieuport-Bains, Audenaerde, Anseghem, Staceghem, Courtrai, Cortemarck, Staden et Ostende-Quai . . . . .</i>		299,795 55
	Total. . . . .	<u>1,124,485 75</u>
	Total général pour 1888. . . . .	<u><u>4,798,257 25</u></u>

N° XX. — *Abonnements généraux contractés en 1888.*

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que L'ABONNEMENT comporte.	DURÉE DE L'ABON							
	TROIS MOIS.				SIX MOIS.			
	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.
<i>A. Abonnements</i>								
1 à 5 kilom. . . . .	8	55	116	159	10	18	88	122
6 " 10 — . . . . .	29	109	295	451	50	76	158	284
11 " 15 — . . . . .	15	62	592	469	24	55	95	132
16 " 20 — . . . . .	17	44	270	540	23	27	77	127
21 " 25 — . . . . .	16	60	384	460	15	54	78	127
26 " 30 — . . . . .	26	55	258	319	13	20	50	85
31 " 35 — . . . . .	8	45	102	155	4	9	28	41
1 <sup>re</sup> zone. . . . .	119	408	1,804	2,331	145	217	574	936
56 à 40 — . . . . .	5	15	120	158	5	11	20	45
41 " 45 — . . . . .	52	55	160	251	8	21	30	70
46 " 50 — . . . . .	4	16	51	71	5	9	17	51
51 " 55 — . . . . .	4	10	35	47	6	8	16	30
56 " 60 — . . . . .	22	58	70	150	10	12	25	45
61 " 65 — . . . . .	5	27	35	65	6	5	12	21
66 " 70 — . . . . .	14	14	28	56	4	"	6	10
71 " 75 — . . . . .	1	7	17	25	2	4	1	7
2 <sup>e</sup> zone. . . . .	87	178	518	783	46	68	154	268
76 à 80 — . . . . .	"	4	10	14	1	2	1	4
81 " 85 — . . . . .	1	"	8	9	5	1	4	10
86 " 90 — . . . . .	4	5	11	20	2	"	3	5
91 " 95 — . . . . .	"	6	4	10	"	"	3	5
96 " 100 — . . . . .	4	8	21	33	6	4	6	16
101 " 105 — . . . . .	"	3	4	7	"	"	1	1
106 " 110 — . . . . .	"	1	5	6	1	"	"	1
111 " 115 — . . . . .	7	6	12	25	1	"	2	5
116 " 120 — . . . . .	2	4	2	8	1	"	"	1
121 " 125 — . . . . .	18	20	36	74	2	2	4	8
126 " 130 — . . . . .	2	1	7	10	1	2	1	4
131 " 135 — . . . . .	1	1	2	4	2	"	"	2
136 " 140 — . . . . .	1	1	5	7	1	1	"	2
141 " 145 — . . . . .	1	"	4	5	1	"	2	5
146 " 150 — . . . . .	5	1	9	15	"	1	1	2
151 " 155 — . . . . .	"	"	1	1	"	"	1	1
156 " 160 — . . . . .	"	"	1	1	"	"	"	"
161 " 165 — . . . . .	"	"	2	2	"	"	"	"
166 " 170 — . . . . .	"	2	5	7	1	1	1	5
171 " 176 — . . . . .	"	"	"	"	"	"	2	2
176 " 229 — . . . . .	3	4	5	12	"	3	2	5
3 <sup>e</sup> zone. . . . .	49	67	154	270	25	17	34	76
Total. . . . .	255	655	2,476	5,584	216	302	762	1,280
Réseau entier. . . . .	56	597	1,558	1,991	35	182	402	637
Ensemble. . . . .	311	1,050	4,014	5,575	269	484	1,164	1,917
<i>B. Abonnements des</i>								
1 à 5 kilom. . . . .	"	"	5	5	"	"	6	6
6 " 10 — . . . . .	"	4	9	13	"	1	10	11
11 " 15 — . . . . .	"	1	11	15	"	"	6	6
16 " 20 — . . . . .	"	"	6	6	"	"	15	15
21 " 25 — . . . . .	"	"	9	9	"	1	5	6
26 " 30 — . . . . .	"	"	15	15	"	5	5	6
31 " 35 — . . . . .	"	"	2	2	"	1	1	2
1 <sup>re</sup> zone. . . . .	"	5	60	65	"	6	44	50
2 <sup>e</sup> — . . . . .	1	2	"	3	"	"	"	"
3 <sup>e</sup> — . . . . .	1	"	2	3	1	"	"	1
Total. . . . .	2	7	62	71	1	6	44	51
Total général. . . . .	313	1,057	4,076	5,446	270	490	1,208	1,968

contractés en 1888.

NEMENT.								TOTAL			
NEUF MOIS.				UN AN.				DES ABONNEMENTS CONTRACTÉS.			
1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.
<b>du public.</b>											
"	5	5	8	20	65	165	248	44	119	374	537
6	11	16	33	64	153	483	682	140	351	950	1,430
"	9	9	18	35	109	300	442	72	215	706	1,081
1	11	16	28	20	61	172	235	61	143	344	748
4	24	15	41	37	66	180	283	72	184	653	911
36	59	25	100	50	65	161	276	125	179	474	778
1	10	20	31	32	35	97	162	45	95	247	387
48	107	104	259	256	532	1,558	2,346	568	1,264	4,040	5,872
4	15	11	28	10	20	45	75	24	37	205	284
6	51	25	60	94	93	83	270	140	198	522	660
2	4	17	25	15	9	36	60	26	38	121	185
1	9	7	17	12	13	25	52	23	42	81	140
9	5	11	23	49	43	33	145	90	96	187	343
5	9	12	24	22	28	25	75	36	67	92	185
1	5	2	8	11	5	13	29	30	24	49	103
"	4	"	4	11	14	11	36	14	29	29	72
26	78	83	187	224	227	289	740	383	551	1,044	1,978
"	"	"	"	4	9	5	16	5	15	14	34
1	1	1	3	7	6	11	24	14	8	24	46
"	"	2	2	10	7	9	26	16	12	25	53
2	"	"	2	6	5	5	16	8	11	12	31
7	1	1	9	26	15	19	60	45	28	47	118
2	"	"	2	13	6	6	27	17	9	11	37
"	"	1	1	12	7	5	24	13	8	11	32
2	"	"	2	5	3	7	15	13	9	21	45
"	"	"	"	7	4	10	21	10	8	12	30
"	"	"	"	12	7	5	24	32	29	45	106
"	"	"	"	6	7	7	20	9	10	15	34
"	"	"	"	5	3	2	10	8	4	4	16
"	1	"	1	6	8	1	15	8	11	6	25
"	"	"	"	5	5	4	14	7	5	10	22
"	"	"	"	8	5	11	24	15	7	21	41
"	"	"	"	1	"	4	5	1	"	6	7
"	1	"	1	9	"	5	12	9	1	4	14
"	"	"	"	1	4	"	5	1	4	2	7
"	"	"	"	5	5	3	11	4	8	9	21
"	"	"	"	"	1	"	1	"	1	2	5
"	"	"	"	5	6	5	14	8	15	10	31
14	4	5	23	151	113	118	382	239	201	311	751
88	180	192	469	651	872	1,963	3,468	1,190	2,016	5,395	8,601
14	47	72	133	575	1,079	1,428	2,882	408	1,705	5,440	5,643
102	256	264	602	1,006	1,951	3,393	6,350	1,688	5,721	8,855	14,244
<b>agents de l'administration.</b>											
"	"	"	"	1	10	47	58	1	10	38	69
"	"	"	"	2	28	42	72	2	33	61	96
"	1	1	2	"	14	29	45	"	16	50	66
"	"	"	"	"	6	14	20	"	6	33	39
"	"	"	"	2	7	23	32	2	8	37	47
"	"	"	"	2	10	18	30	2	15	36	51
"	"	"	"	"	"	5	5	"	1	8	9
"	1	1	2	7	75	178	260	7	87	283	377
"	"	"	"	2	1	3	6	3	3	3	9
"	"	"	"	1	"	"	1	3	"	2	5
"	1	1	2	10	76	181	267	15	90	288	391
102	257	265	604	1,016	2,027	5,574	6,617	1,701	3,811	9,123	14,655

N° XXI. — Abonnements contractés : A. Élèves en général ; B. Élèves

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que L'ABONNEMENT COMPORTE.	ABONNEMENTS																							
	1 DÉPLACEMENT.						2 OU 3 DÉPLACEMENTS																	
	3 mois.		6 mois.		1 an.		3 mois.		6 mois.		1 an.													
	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.												
1 à 5 kilom. . . . .	4	4	1	1	1	1	1	5	4	9	5	1	2	10	12									
6 " 10 — . . . . .	5	5	1	1	2	2	2	5	20	25	8	12	4	6	21									
11 " 15 — . . . . .	11	12	5	5	1	1	1	1	9	10	1	8	9	13	15									
16 " 20 — . . . . .	15	19	2	10	15	1	14	15	21	27	1	7	10	9	12									
21 " 25 — . . . . .	7	29	8	10	18	8	11	19	1	17	18	4	6	10	7									
26 " 30 — . . . . .	15	22	7	14	26	5	17	18	5	26	55	1	5	6	16									
31 " 35 — . . . . .	15	19	4	6	11	7	7	7	5	13	18	5	5	5	5									
<b>1<sup>re</sup> zone . . . . .</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>77</b>	<b>108</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>50</b>	<b>83</b>	<b>5</b>	<b>29</b>	<b>82</b>	<b>116</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>115</b>	<b>140</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>45</b>	<b>68</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>73</b>	<b>90</b>
36 à 40 — . . . . .	5	10	10	2	5	2	5	5	1	9	10	1	2	5	5									
41 " 45 — . . . . .	9	10	21	1	11	10	22	1	3	10	14	1	2	19	22									
46 " 50 — . . . . .	5	11	22	15	8	7	50	1	19	5	25	4	4	7	1	4	4	9	2	2	6	8		
51 " 55 — . . . . .	7	9	18	4	4	1	5	7	4	5	7	1	11	12	2	2	2	2	1	1	6	7		
56 " 60 — . . . . .	15	12	51	5	7	8	20	2	6	5	11	4	19	25	5	4	7	5	4	3	1	9	10	
61 " 65 — . . . . .	6	25	4	14	6	24	10	1	11	1	11	1	5	4	4	4	4	4	4	2	2	1	1	
66 " 70 — . . . . .	11	7	19	2	6	8	5	1	7	5	11	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
71 " 75 — . . . . .	2	8	11	4	4	1	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
<b>2<sup>e</sup> zone . . . . .</b>	<b>17</b>	<b>73</b>	<b>73</b>	<b>163</b>	<b>27</b>	<b>56</b>	<b>38</b>	<b>121</b>	<b>5</b>	<b>54</b>	<b>29</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>65</b>	<b>79</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>32</b>	<b>39</b>
76 à 80 — . . . . .	4	7	12	5	4	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
81 " 85 — . . . . .	11	8	20	4	7	4	15	1	2	1	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
86 " 90 — . . . . .	5	9	12	5	7	10	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
91 " 95 — . . . . .	8	1	11	8	1	8	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
96 " 100 — . . . . .	5	6	5	4	9	2	1	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
101 " 105 — . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
106 " 110 — . . . . .	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
111 " 115 — . . . . .	6	4	16	2	1	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
116 " 120 — . . . . .	10	4	14	2	5	7	4	1	5	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
121 " 125 — . . . . .	5	1	11	8	1	10	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
126 " 130 — . . . . .	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
131 " 135 — . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
<b>3<sup>e</sup> zone . . . . .</b>	<b>16</b>	<b>52</b>	<b>44</b>	<b>112</b>	<b>28</b>	<b>39</b>	<b>11</b>	<b>78</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>31</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	
<b>Total . . . . .</b>	<b>49</b>	<b>140</b>	<b>104</b>	<b>585</b>	<b>66</b>	<b>117</b>	<b>99</b>	<b>282</b>	<b>24</b>	<b>94</b>	<b>117</b>	<b>255</b>	<b>5</b>	<b>42</b>	<b>182</b>	<b>227</b>	<b>5</b>	<b>51</b>	<b>67</b>	<b>101</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>115</b>	<b>157</b>

B. Abonnements contractés par des												
1 à 5 kilom. . . . .	6 " 10 — . . . . .	11 " 15 — . . . . .	16 " 20 — . . . . .	21 " 25 — . . . . .	26 " 30 — . . . . .	31 " 35 — . . . . .	1 <sup>re</sup> zone . . . . .	2 <sup>e</sup> zone . . . . .	3 <sup>e</sup> zone . . . . .	Total . . . . .	Total général . . . . .	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
11	11	11	11	11	11	11	1	1	1	1	1	
16	16	16	16	16	16	16	1	1	1	1	1	
21	21	21	21	21	21	21	1	1	1	1	1	
26	26	26	26	26	26	26	1	1	1	1	1	
31	31	31	31	31	31	31	1	1	1	1	1	
<b>1<sup>re</sup> zone . . . . .</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	
<b>2<sup>e</sup> zone . . . . .</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	
<b>3<sup>e</sup> zone . . . . .</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	
<b>Total . . . . .</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	
<b>Total général . . . . .</b>	<b>49</b>	<b>144</b>	<b>197</b>	<b>590</b>	<b>66</b>	<b>119</b>	<b>100</b>	<b>285</b>	<b>24</b>	<b>95</b>	<b>145</b>	<b>264</b>

(\*) Ne figurent pas dans ce tableau : 139,135 abonnements hebdomadaires contractés également par des ouvriers et agréés de l'administration ni 774,942 contractés par des ouvriers d'industrie privée.

filis d'agents de l'administration; C. Ouvriers de l'administration (1).

D'ÉLÈVES.														C. ABONNEMENTS d'ouvriers de l'administration. 3 indig.												
4 A 6 DÉPLACEMENTS.							7 DÉPLACEMENTS.								TOTAL des abonnements d'élèves.											
3 mois.			6 mois.			1 an.			3 mois.			6 mois.			1 an.			1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.					
1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.		3 <sup>e</sup> classe.	Total.										
45	82	157	264	2	26	118	146	12	104	215	551	5	8	15	5	16	19	5	12	17	50	255	527	821	*	
49	94	289	452	8	46	289	345	19	251	756	1,026	4	13	17	1	8	9	6	20	56	77	425	1,464	1,964	25	
10	28	116	154	1	9	75	84	7	95	273	577	2	4	6	5	5	5	5	5	18	159	552	689	50		
1	26	78	105	4	8	52	51	2	58	174	254	1	1	1	1	1	1	1	1	9	110	571	490	41		
5	25	52	80	5	5	16	21	5	31	40	74	2	5	5	1	1	1	1	1	7	94	181	282	80		
4	16	20	40	1	5	12	16	5	12	51	48	1	1	1	1	1	1	1	1	51	69	155	235	102		
1	4	6	11	1	1	1	1	1	1	2	5	1	1	1	1	1	1	1	1	7	15	57	77	123		
113	275	698	1,086	12	97	552	651	45	555	1,493	2,093	14	28	42	4	28	32	1	12	46	59	208	1,083	3,287	4,578	401
"	1	6	7	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	12	59	52	85	
"	"	5	5	"	"	2	2	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	29	65	98	51	
"	1	6	7	"	"	1	0	7	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	25	42	38	105	25	
"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	19	41	65	55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15	58	57	108	93	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	44	25	71	55	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	24	15	45	75	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	9	11	21	12	
"	2	19	21	"	2	9	11	2	1	2	5	"	3	3	"	"	"	"	1	"	54	217	290	561	427	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12	15	27	18	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0	22	18	46	8	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	15	0	25	11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	16	1	19	25	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7	6	10	25	27	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	5	7	1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	7	4	19	6	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	17	4	27	10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17	4	5	24	1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	1	"	5	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	0	"	8	1	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	5	7	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	59	109	73	241	116
115	277	717	1,107	15	99	581	675	47	556	1,495	2,098	14	51	45	4	28	52	1	15	46	60	521	1,409	5,630	5,580	(1)944

élèves fils d'agents de l'administration.															
1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.
2	6	16	24	1	18	19	38	16	55	77	148	2	10	24	46
"	6	15	21	5	12	15	32	54	76	115	245	1	7	46	118
"	1	14	15	"	9	9	18	7	42	49	91	"	2	10	79
"	4	6	10	"	4	4	8	7	12	19	31	"	"	11	26
"	"	3	5	"	1	1	2	7	10	17	27	"	"	9	19
"	"	1	1	"	1	1	2	2	5	7	12	"	"	2	8
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	17	53	72	4	45	49	111	73	198	282	476	1	10	113	459
"	1	6	7	"	2	2	4	"	2	2	4	"	"	7	24
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	4
2	18	59	79	4	47	51	111	75	200	284	484	1	10	115	487
115	295	776	1,186	15	105	608	724	58	629	1,695	2,382	14	52	16	807

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DERRAILEMENTS													
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.								
		Rails cassés.	Defectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Inferiorité du tracé de la voie; surhaussure mal établie (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Manvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défectifs.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres defectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1888 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9	8
		1887 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	5
		Moyenne (2).	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	18	16
2	Collisions aux bifurcations .	1888 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
		1887 . . .	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	2	
		Moyenne (1).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	
5	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1888 . . .	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	1
		1887 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		Moyenne (1).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1888 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		1887 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		Moyenne (1).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1888 . . .	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"	
		1887 . . .	"	"	"	"	7	"	"	"	"	"	"		
		Moyenne (1).	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"		
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1888 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	
		1887 . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
		Moyenne (1).	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1888 . . .	5	1	"	2	1	1	2	2	"	"	20	"	
		1887 . . .	1	"	"	1	2	2	1	5	"	1	16	"	
		Moyenne (1).	5	1	1	1	2	4	5	"	1	5	29	"	
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1888 . . .	"	"	1	"	1	"	5	"	6	"	"	"	
		1887 . . .	"	"	2	"	"	"	5	"	10	"	1	1	
		Moyenne (1).	"	"	1	1	5	1	5	5	6	"	2	5	
Ensemble . . .	1888 . . .	"	5	2	"	5	7	6	2	8	"	1	"	20	12
	1887 . . .	"	1	2	1	1	9	5	1	15	"	1	2	24	9
	Moyenne (1).	"	6	2	2	4	6	7	8	9	"	3	6	40	22

(1) Établie sur les résultats des neuf dernières années.  
(2) Pour les années 1855 à 1885, voir annexe XIII du compte rendu de 1885.



(136)

N° XXIII. — *Représentation graphique des résultats de l'exploitation pendant les années 1884 à 1888.*

(138)



3<sup>e</sup> section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1888.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1888.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belgo.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À simple voie	À double voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
	Mét. cour <sup>ts</sup>	Mét. cour <sup>ts</sup>	Mét. cour <sup>ts</sup>	Mét. cour <sup>ts</sup>	Mét. cour <sup>ts</sup>	Mét. cour <sup>ts</sup>	Mét. cour <sup>ts</sup>	Mét. cour <sup>ts</sup>
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1) . . . . .	49,323	"	"	49,323	49,323	"	49,323	"
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France). . . . .	59,868	"	"	59,868	59,868	"	59,868	"
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai . . . . .	52,046	"	52,046	52,046	"	52,046	"
	Courtrai à Poperinghe . . . . .	43,511	"	43,511	43,511	"	43,511	"
	Poperinghe à Hazebrouck (France) . . . . .	5,933	14,722	20,655	163,680	20,655	"	20,655
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt. . . . .	25,438	"	25,438	25,438	"	25,438	"
	Roulers à Ypres. . . . .	22,030	"	22,030	22,030	"	22,030	"
Gand-Eecloo-Bruges . . . . .	47,297	"	"	47,297	45,247	2,050	47,297	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas). . . . .	26,318	14,500	"	40,908	40,908	"	40,908	"
Entre-Sambre-et-Meuse.	Charleroy à Vireux (France) . . . . .	61,796	2,440	64,236	41,900	22,336	64,236	"
	Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanefle, de Morlamé et de Philippeville. . . . .	43,380	"	43,380	41,740	1,634	41,130	2,241
Grand Est belge.	Louvain à Givet (France). . . . .	116,401	1,885	118,286	105,152	13,134	118,286	"
	Lodwinstadt à Marcinelle, et embranchements industriels. . . . .	15,498	"	15,498	11,176	4,322	4,322	11,176
Central belge.	Landen à Hasselt (2) . . . . .	28,000	"	28,000	611,007	28,000	28,000	"
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse) . . . . .	63,182	40,448	103,630	56,135	7,495	103,610	"
Nord de la Belgique.	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins . . . . .	62,838	"	62,838	52,322	10,516	58,852	5,986
	Aerschot à Hérenthals . . . . .	22,240	"	22,240	21,110	1,130	21,240	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas). . . . .	8,600	22,530	31,130	31,130	"	31,130	"
	Anvers à Gladbach (Prusse). . . . .	73,525	48,244	121,769	121,308	461	121,769	"
Hasselt à Maeseyck . . . . .	40,567	"	"	40,567	40,567	"	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas) . . . . .	18,183	10,809	"	29,082	"	29,082	29,082	"
Liégeois-Limbourgeois	Liège à Hasselt . . . . .	52,555	"	52,555	52,555	"	49,416	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas). . . . .	42,388	17,572	59,960	136,742	59,960	59,960	"
	Liège à Flémalle et embranchements. . . . .	24,227	"	24,227	24,227	"	6,698	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas). . . . .	43,900	23,350	"	67,250	67,250	"	67,250	"
Nord belge.	Charleroy à Erquelines . . . . .	30,589	"	30,589	"	30,589	29,039	1,550
	Mons à la frontière vers Hautmont (France) . . . . .	15,926	"	15,926	159,589	"	15,926	"
	Namur à Liège . . . . .	73,373	"	73,373	"	73,373	72,860	483
	Namur à Givet (France) . . . . .	46,301	3,400	49,701	43,667	6,034	49,701	"
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local) . . . . .	9,433	"	"	9,433	9,433	"	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas. . . . .	21,146	"	"	21,146	19,420	1,726	20,356	790
Totaux . . . . .	(1) et (2) 1,235,812	200,080	1,445,892	1,226,084	219,808	1,402,998	42,894	

(1) Non compris 530 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : d'Anvers à la Tête-de-Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge, pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

## N° XXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1888.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways			
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)	
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement pour la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)							3
Anvers à Gand. . . . .	Belge . . . . .	4	9	10	4	»	41	»	»	»	
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	4	9	10	4	»	41	»	»	»	
Chimay . . . . .	Belge . . . . .	4	9	13	»	3	46	3	2	5	
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	4	9	13	»	3	46	3	2	5	
Flandre occidentale. . . . .	Belge . . . . .	41	47	28	2	4	34	»	4	4	
	Etranger . . . . .	4	2	3	1	»	4	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	42	49	31	3	4	38	»	4	4	
Gand-Ecclou-Bruges . . . . .	Belge . . . . .	4	8	12	4	»	43	»	2	2	
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	4	8	12	4	»	43	»	2	2	
Gand à Terneuzen . . . . .	Belge . . . . .	4	3	7	»	»	7	»	3	3	
	Etranger . . . . .	2	3	5	»	»	5	»	1	4	
	Ensemble. . . . .	6	6	12	»	»	12	»	4	4	
Grand Central belge . . . . .	Belge . . . . .	37	62	99	23	»	122	37	78	115	
	Etranger . . . . .	7	13	20	2	»	22	4	4	5	
	Ensemble. . . . .	44	75	119	25	»	144	38	82	120	
Hasselt à Maeseyck . . . . .	Belge . . . . .	4	6	7	4	»	8	4	3	4	
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	4	6	7	4	»	8	4	3	4	
Liège à Maestricht . . . . .	Belge . . . . .	4	5	6	»	7	43	2	3	5	
	Etranger . . . . .	4	2	3	»	»	3	»	4	4	
	Ensemble. . . . .	2	7	9	»	7	46	2	4	6	
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	Belge . . . . .	9	44	23	2	4	26	6	15	21	
	Etranger . . . . .	1	2	3	»	»	3	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	10	46	25	2	4	29	6	15	21	
Malines à Terneuzen . . . . .	Belge . . . . .	6	4	10	»	2	42	»	2	2	
	Etranger . . . . .	2	2	4	4	»	5	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	8	6	14	4	2	47	»	2	2	
Nord belge . . . . .	Belge . . . . .	48	29	47	5	22	74	24	84	108	
	Etranger . . . . .	4	»	4	»	»	4	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	49	29	48	5	22	75	24	84	108	
Taviers à Embresin. . . . .	Belge . . . . .	»	»	»	5	»	5	4	2	3	
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	»	»	»	5	»	5	4	2	3	
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	Belge . . . . .	2	5	7	»	»	7	»	»	»	
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Ensemble. . . . .	2	5	7	»	»	7	»	»	»	
TOTAUX. . . . .	Belge . . . . .	98	174	269	40	39	348	74	195	269	
	Etranger . . . . .	45	24	39	4	»	43	4	6	7	
	Ensemble. . . . .	143	195	308	44	39	391	78	201	276	

N° XXVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1888.

Comparaison des années 1888 et 1887.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
		Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Beles-Broges.	Gand à Ternouen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Ternouen.	Nord belge.	Tatiers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
<b>Matériel de traction.</b>															
Locomotives.	en 1888 . .	12	7	35	7	7	201	3	( <sup>1</sup> ) 10	27	12	( <sup>2</sup> ) 204	3	6	534
	en 1887 . .	12	7	31	7	7	201	3	( <sup>1</sup> ) 10	27	10	3) 201	3	6	525
Différences pour 1888. . .		"	"	+ 4	"	"	"	"	"	"	+ 2	+ 3	"	"	+ 9
Tenders . . .	en 1888 . .	"	7	31	3	4	125	"	7	19	11	161	"	"	371
	en 1887 . .	"	7	30	3	4	125	"	7	19	9	102	"	"	366
Différences pour 1888. . .		"	"	+ 1	"	"	"	"	"	"	+ 2	- 1	"	"	+ 5
Voitures à vapeur	en 1888 . .	"	"	6	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	9
	en 1887 . .	"	"	3	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	6
Différences pour 1888. . .		"	"	+ 3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 3
<b>Matériel de transport.</b>															
Voitures à voyageurs	de 1 <sup>re</sup> classe.	5	"	14	3	2	43	"	3	"	5	38	"	1	114
	de 2 <sup>e</sup> — . .	15	"	20	10	2	42	"	3	"	7	34	"	2	135
	de 3 <sup>e</sup> — . .	32	7	63	22	9	211	6	11	15	15	55	1	9	456
	mixtes . . .	12	5	17	5	2	49	2	( <sup>4</sup> ) 16	11	7	( <sup>2</sup> ) 21	5	3	155
	Ensemble.	64	12	114	40	15	345	8	33	26	34	148	6	15	880
Fourgons à bagages . . . . .		12	8	40	5	5	212	2	( <sup>5</sup> ) 12	"	10	142	2	4	454
Wagons à marchandises	ouverts . .	53	199	305	47	161	5,838	44	157	547	293	3,690	57	20	11,431
	fermés. . .	43	2	133	( <sup>6</sup> ) 42	13	596	( <sup>7</sup> ) 16	58	103	18	435	"	15	1,464
	pr chevaux.	"	"	6	"	"	6	2	1	14	"	10	"	"	49
	pr bétail. .	3	8	46	"	8	560	16	1	24	50	50	4	7	797
	Ensemble.	99	209	490	89	182	7,030	78	217	698	361	4,185	61	42	13,741
Véhicules divers . . . . .		5	1	"	3	1	17	4	"	"	4	5	"	2	45
Totaux (véhicules de transport)	en 1888 . .	183	230	644	137	203	7,604	92	262	724	409	4,480	69	63	15,100
	en 1887 . .	183	230	639	137	204	7,602	92	260	762	391	4,477	67	63	15,107
Différences pour 1888. . .		"	"	+ 5	"	- 1	+ 2	"	+ 2	- 38	+ 18	+ 3	+ 2	"	- 7

(<sup>1</sup>) Dont 3  
(<sup>2</sup>) — 12  
(<sup>3</sup>) — 6  
(<sup>4</sup>) — 10  
(<sup>5</sup>) — 4

} affectés au service spécial des trains-tramways.

(<sup>6</sup>) Tous ces véhicules, y compris 15 wagons cavaliers, servent au transport des marchandises et des bestiaux.  
(<sup>7</sup>) 2 de ces wagons sont appropriés et lestés pour pouvoir servir de fourgons à bagages, avec frein.

N° XXVII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1888.

Comparaison des années 1888 et 1887.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS													
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.					
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.		
Anvers à Gand . . . . .	387,350	36,749	23,098	447,197	"	"	"	"	387,350	36,749	23,098	447,197		
Chimay . . . . .	227	75,936	208,217	284,360	"	(1)	(1)	(1)	227	85,188	239,765	322,160		
Flandre occidentale . . . . .	(2)	633,032	131,930	115,957	870,919	108	"	"	108	(2)	623,140	131,930	115,957	871,027
Gand-Eecloo-Bruges . . . . .	235,467	52,814	"	288,281	"	"	"	"	235,467	52,814	"	288,281		
Gand à Terneuzen . . . . .	46,194	39,661	73,290	159,145	"	"	"	"	46,194	39,661	73,290	159,145		
Grand Central belge . . . . .	1,573,812	1,331,091	370,139	3,275,042	84,802	425	185	85,412	1,658,614	1,331,510	370,324	3,360,444		
Hasselt à Maeseyck . . . . .	"	"	101,352	101,352	"	"	"	"	"	"	101,352	101,352		
Liège à Maestricht . . . . .	(3)	242,704	92,382	10,248	345,334	"	"	"	"	(3)	242,704	92,382	10,248	345,334
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	393,147	403,523	2,196	798,866	"	"	"	"	393,147	403,523	2,196	798,866		
Malines à Terneuzen . . . . .	226,532	93,200	91,716	411,448	"	"	"	"	226,532	93,200	91,716	411,448		
Nord belge . . . . .	(4)	1,323,787	1,171,689	"	2,495,476	"	"	"	"	(4)	1,323,787	1,171,689	"	2,495,476
Taviers à Embresin . . . . .	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000		
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	63,110	13,608	8,335	85,053	12,411	2,449	1,639	16,499	75,620	16,057	9,974	101,651		
TOTAUX pour 1888 . . . . .	5,115,362	3,442,583	1,044,348	9,602,293	97,320	12,136	30,372	139,828	5,212,682	3,454,719	1,074,920	9,742,321		
— pour 1887 . . . . .	4,841,829	3,434,241	1,010,133	9,319,207	96,319	12,077	29,846	138,242	4,911,148	3,446,318	1,069,883	9,457,419		
Différences pour 1888 . . . . .	+ 273,533	+ 8,342	+ 4,411	+ 283,286	+ 1,001	+ 59	+ 526	+ 1,586	+ 271,534	+ 8,401	+ 4,937	+ 284,902		

(1) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(2) Y compris 101,152 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 117,024 — — par les trains-tramways.

(4) — 347,011 — — — — —

N° XXVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1888.*

## N° XXVIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs {	1 <sup>re</sup> classe . . . . . (nombre.)	30,815	57,272	2,953	5,477	32,442	79,518
	2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	233,956	250,350	22,227	23,499	197,267	291,085
	3 <sup>e</sup> — et prix réduits . ( — )	537,168	487,548	222,517	145,057	1,561,231	1,021,758
	Ensemble. ( — )	1,401,939	795,170	247,697	143,733	1,790,940	1,392,361
Bagages. {	taxés au minimum . . . . . (colis.)	4,291	826	•	•	40,407	20,266
	— au poids . . . . . (quintaux.)	4,629	5,914	4,481	2,881	18,012	20,266
	Ensemble. . . . .	—	6,740	—	2,881	—	20,266
Petites mar- chandises. {	taxées au minimum . (expéditions.)	39,996	48,406	•	•	232,810	96,372
	— au poids . . . . . (quintaux.)	57,763	79,742	15,328	20,405	227,544	98,742
	Ensemble. . . . .	—	98,148	—	20,405	—	195,114
Grosses mar- chandises. {	taxées au minimum . . (expéditions.)	6,958	45,644	•	•	23,730	21,453
	— au poids . . . . . (tonnes.)	56,662	178,726	235,810	369,370	644,400	1,120,837
	Ensemble. . . . .	—	194,370	—	369,370	—	1,142,290
Finances. . . . . (groups.)	3,007	4,802	379	805	95,623	6,922	
Équipages {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	4	86
	— à petite — ( — )	•	•	3	49	•	•
	Ensemble. ( — )	•	•	3	49	4	86
Chevaux et bestiaux {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	24	226	4,430	19,451
	— à petite — ( — )	44,902	27,015	1,642	22,319	706	7,282
	Ensemble. ( — )	44,902	27,015	1,666	22,545	2,436	26,733
Produits extraordinaires . . . . . (francs)	—	20,420	—	14,678	—	42,100	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. ( — )	—	1,443,665	—	<sup>(5)</sup> 574,169	—	2,798,872	
Dépenses — — — — — ( — )	—	740,075	—	<sup>(4)</sup> 393,885	—	1,504,435	
Excédents {	des recettes sur les dépenses. ( — )	—	433,590	—	180,284	—	1,294,387
	des dépenses sur les recettes. ( — )	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation . . . . .	—	62.09 p. %	—	68.60 p. %	—	53.55 p. %	

(1) Les chiffres de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, administrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors

(2) Y compris le mouvement (312,457 voyageurs) et la recette (191,655 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Y compris une somme de 54,686 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, Compagnie de Chimay.

(4) Y compris une somme de 4,807 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

*et recette (1) — Dépenses et bénéfices de l'exploitation — Exercice 1888.*

DES COMPAGNIES.											
GRAND FLECOU- BULGOS		GRAND A TIRVELZEV		GRAND CENTRAL BELGE		HASSLÉFA MAËSPYCA		LIEGE A MAËSIECHT		A REPORTER	
Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette	Mouvement	Recette
8,491	14,219	4,609	2,422	414,030	220,932	93,	2,46	17,024	28,737	208,001	410,759
117,637	127,810	9,288	8,628	540,421	669,718	5,760	10,078	74,764	68,591	1,198,020	1,149,761
310,587	214,359	221,943	163,554	1,066,410	2,411,707	45,846	43,091	910,687	408,460	8,176,391	4,865,448
136,415	356,693	232,842	174,601	4,720,561	3,302,377	52,544	55,631	99,470	505,494	9,582,412	6,725,965
4,317	822	516	763	49,550	59,822	653	326	0	0	33,464	104,054
4,480	1,680	298	763	16,034	59,822	479	1,050	9,804	9,700	51,667	104,054
—	2,502	—	763	—	59,822	—	1,352	—	9,700	—	401,054
53,507	20,594	5,517	4,519	277,753	490,218	19,470	6,317	0	0	629,083	904,840
27,597	24,459	8,672	7,210	173,615	490,218	8,017	8,319	40,534	27,838	559,070	904,840
—	45,032	—	8,729	—	495,218	—	44,636	—	27,838	—	904,840
5,825	7,136	417	561	56,370	9,236,823	900	1,420	0	0	84,230	11,914,151
91,311	152,408	250,322	260,778	4,502,297	9,236,823	30,644	50,770	130,400	490,622	6,241,896	11,914,151
—	159,244	—	261,242	—	9,236,823	—	52,190	—	490,622	—	11,914,151
3,351	815	497	565	43,174	2,113	791	279	2,454	646	48,974	43,980
1	15	0	0	75	4,615	0	0	2	62	82	4,777
0	0	0	0	145	13,210	0	0	0	0	148	13,259
1	44	0	0	210	17,525	0	0	2	62	230	18,035
119	2,289	0	0	4,910	15,263	0	0	78	1,146	6,504	38,375
4,618	18,454	332	3,042	423,140	432,631	548	6,787	687	8,434	443,550	225,961
1,737	20,740	337	3,042	428,050	447,894	518	6,787	763	9,580	450,114	264,336
—	56,997	—	19,304	—	160,269	—	22,288	—	72,899	—	378,950
—	651,987	—	568,249	—	13,422,341	—	153,195	—	1,121,841	—	20,324,322
—	374,873	—	259,576	—	6,767,392	—	161,672	—	628,318	—	10,800,277
—	267,413	—	208,673	—	6,651,949	—	0	—	493,523	—	9,532,519
—	0	—	0	—	0	—	8,474	—	0	—	8,474
—	58 39 p %	—	55,11 p %	—	50 42 p %	—	105 53 p %	—	55 01 p %	—	—

\* d'équipages et d'annonces — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes affectées à chacune de ces catégories de transports.  
 Page a Visé  
 du chef de l'exploitation pour son compte de la section financière de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la ligne dont il est question dans le renvoi (2) ci-dessus.

## N° XXVIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNELZEY.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	1 <sup>e</sup> classe. . . . . (nombre.)	208,001	510,759	11,113	39,812	15,180	21,719
	2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	1,198,020	1,449,761	403,727	185,976	68,330	66,725
	3 <sup>e</sup> — et prix réduits . . ( — )	4,176,391	4,865,445	339,675	332,239	409,988	216,579
	Ensemble. ( — )	5,582,412	6,725,965	454,515	558,027	493,498	305,023
Bagages	taxés au minimum . . . . (colis.)	33,461	104,059	4,055	2,060	4,874	932
	— au poids . . . . . (quintaux.)	51,667		4,750	11,791	4,635	2,496
	Ensemble . . . . .	—	104,059	—	13,851	—	3,428
Petites marchandises	taxées au minimum. . . (expéditions.)	629,083	904,810	109,691	38,938	70,679	64,530
	— au poids. . . . . (quintaux.)	539,070		77,217	108,104	29,975	
	Ensemble. . . . .	—	904,810	—	147,062	—	64,530
Grosses marchandises	taxées au minimum. . . (expéditions.)	84,230	11,914,151	10,967	43,160	5,668	7,570
	— au poids. . . . . (tonnes.)	6,241,896		902,429	1,430,374	516,000	687,301
	Ensemble . . . . .	—	11,914,151	—	1,443,534	—	694,871
Finances . . . . . (groups)	48,974	13,980	5,602	2,053	3,922	1,415	
Équipages	(transportés à grande vitesse. (nombre.)	32	4,777	44	4,188	»	»
	— à petite — ( — )	148	13,259	»	»	»	»
	Ensemble. ( — )	230	18,036	44	4,188	»	»
Chevaux et bestiaux	(transportés à grande vitesse. (nombre.)	6,561	38,375	400	40,220	49	927
	— à petite — ( — )	143,550	225,961	2,820	40,085	267	2,697
	Ensemble. ( — )	150,111	264,336	3,220	80,305	316	3,624
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)	—	378,953	—	43,226	—	60,710	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. ( — )	—	20,324,322	—	2,259,216	—	1,133,310	
Dépenses — — — — ( — )	—	10,800,277	—	1,418,876	—	575,531	
Excédents	des recettes sur les dépenses. ( — )	—	9,522,519	—	840,370	—	557,759
	des dépenses sur les recettes. ( — )	—	8,471	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation . . . . .	—	—	—	62.80 p. %	—	50.78 p. %	

(\*) Les chiffres de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus (\*) Sur cet excédent, une somme de 10,500 francs a été dépensée pour le renouvellement de 1,500 mètres courants de voie en

*recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1888. (Suite.)*

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. o/o relativement à LA RECETTE	
NORD BELGE.		TIVIERIS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
310,765	624,742	"	"	2,842	2,868	547,931	4,099,900	10.34	2.89
683,088	658,280	40,350	9,610	35,547	22,828	2,129,062	2,393,186	22.50	6.99
3,697,538	1,659,523	"	"	176,079	68,665	12,799,671	7,142,451	67.16	18.78
4,691,391	2,942,545	40,350	9,610	214,468	94,361	3,476,664	10,635,531	100. "	27.96
"	"	"	"	619	324	40,042	227,051	100. "	0.60
39,324	404,799	"	"	593	590	97,986			
—	404,799	"	"	—	914	—	227,051	100. "	0.60
"	"	"	"	44,433	15,300	833,886	1,350,056	100. "	4.07
283,908	402,880	4,722	1,975	16,639	13,469	970,531			
—	402,880	—	1,975	—	28,769	—	1,550,056	100. "	4.07
"	"	"	"	3,227	2,522	404,092	23,250,544	100. "	61.43
7,459,020	9,082,286	20,150	32,045	66,543	81,135	15,206,038			
—	9,082,286	—	32,045	—	83,657	—	23,250,544	100. "	61.13
405,767	48,819	"	"	4,446	820	168,711	36,787	100. "	0.10
"	"	"	"	"	"	126	5,965	23.70	0.01
398	3,971	"	"	4	16	347	17,216	74.30	0.05
398	3,971	"	"	4	16	673	23,219	100. "	0.06
"	"	"	"	"	"	7,010	49,522	13.69	0.13
25,432	41,313	"	"	409	2,265	172,478	312,321	86.31	0.82
25,432	41,313	"	"	409	2,265	179,488	361,843	100. "	0.95
—	1,467,313	—	"	—	2,101	—	1,952,314	—	5.13
—	14,063,926	—	43,630	—	212,903	—	38,037,337	—	100. "
—	5,582,633	—	28,400	—	139,921	—	18,545,658	—	—
—	8,481,293	—	(2) 15,230	—	72,982	—	19,491,679	—	—
—	"	—	"	—	"	—			
—	39.59 p. o/o	—	63.09 p. o/o	—	65.72 p. o/o	—	48.76 p. o/o	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

rails d'acier.

N° XXIX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers à Gand.	Chimney.
	<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation) . . . . .	1	1
2	Ingénieurs en chef-directeurs . . . . .	.	.
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.) .	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc. . . . .	.	.
5	Agents commerciaux . . . . .	.	.
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc. . . . .	1	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte . . . . .	16	10
8	Capitaines et seconds de steamers . . . . .	3	.
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc. . . . .	2	1
10	Chefs de traction; surveillants du service des locomotives et des trains, etc. . . . .	.	1
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc. . . . .	.	3
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc. . . . .	22	24
13	Facteurs de station et surveillants de gare . . . . .	8	2
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins . . . . .	14	11
	Ensemble (rubrique A). . . . .	70	59
	<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'ateliers ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc. . . . .	100	38
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	105	76
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc. . . . .	119	21
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.) . . . . .	13	.
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.) . . . . .	15	1
	Ensemble (rubrique B). . . . .	352	136
	TOTAUX (rubriques A et B) pour 1888 . . . . .	422	195
	— pour 1887 . . . . .	428	199
	Différences pour 1888 . . . . .	— 6	— 4

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1888.

années 1888 et 1887.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Eclloo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand-Central belge.	Hasselt à Marseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1888.	1887.
2	4	1	4	2	4	4	4	1	4	4	15	16
"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	3	3
3	2	2	23	4	3	"	3	2	"	"	44	44
"	"	"	20	"	"	3	"	41	"	"	34	34
"	"	"	"	"	"	2	1	"	"	"	3	2
9	5	2	417	4	"	6	2	16	"	2	465	464
24	14	7	444	6	43	26	44	50	"	5	329	329
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3
2	2	"	"	"	"	"	4	84	4	"	93	87
"	"	4	"	"	"	2	"	"	4	4	6	7
4	2	4	20	2	2	6	"	43	"	"	50	48
78	46	8	297	4	27	52	25	210	"	10	773	776
58	8	3	68	"	41	42	6	78	4	2	254	257
46	6	9	493	2	44	45	8	217	2	4	571	565
223	53	34	886	18	74	155	61	682	6	25	2,343	2,335
218	47	50	4,587	40	39	96	430	4,008	2	26	3,351	3,352
432	91	52	4,099	44	90	210	434	635	3	38	3,009	3,014
448	45	16	617	5	31	223	76	482	4	17	4,801	4,812
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44
4	"	2	44	4	2	6	4	84	"	4	161	123
802	433	420	3,347	60	462	535	341	2,209	6	82	8,335	8,345
4,025	236	454	4,233	78	233	690	402	2,894	42	107	40,678	40,650
4,015	236	442	4,217	87	230	689	402	2,883	42	110	40,650	—
+ 40	"	+ 12	+ 46	— 9	+ 3	+ 4	"	+ 8	"	— 3	+ 28	—

## N° XXX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																							
	PAR LE FAIT DU SERVICE (Collisions et deraillements)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.											
	Voyageurs.				Agents des Compagnies				Ensemble.				Voyageurs.		Agents des Compagnies									
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.				
Anvers à Gand . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	3
Chimay . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4
Flandre occidentale . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	6
Gand-Eecloo-Bruges . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1
Gand à Terneuzen . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2	2	4	»	6	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liège à Maestricht . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	1	5	2	4	2	8	»	»	»	»
Malines à Terneuzen . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	»	8	»	»	»	»
Nord belge . . . . .	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	2	2	3	19	21	43	»	»	»	»
Taviers à Embresin . . . . .	»	»	»	»	4	»	»	4	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»
TOTAUX pour 1888 . . . . .	»	»	4	4	1	»	»	1	4	4	1	2	»	2	3	5	15	33	23	71	»	»	»	»
— pour 1887 . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	2	6	11	52	48	81	»	»	»	»
Différences pour 1888 . . . . .	»	»	+1	+1	+1	»	»	+1	+1	+1	»	+2	-1	»	+1	»	+4	-19	+5	-10	»	»	»	»

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1888.

années 1888 et 1887.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres de trains, ivresse, suicide, etc.)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
2	»	»	2	2	3	»	5	»	»	»	»	»	3	»	3	2	»	»	2	2	3	»	5
1	»	»	1	2	»	»	2	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1	2	»	»	2
3	1	»	4	9	1	»	10	»	»	»	»	6	»	»	6	3	1	»	4	9	1	»	10
1	»	»	1	1	1	»	2	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1	1	1	»	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	2	»	7	7	8	»	15	»	2	»	2	2	1	»	3	5	2	»	7	7	8	»	15
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2	2	2	4	5	11	»	»	1	1	2	4	2	8	»	»	2	2	2	4	5	11
»	4	»	4	4	2	»	3	»	»	»	»	4	1	»	2	4	1	»	1	4	2	»	3
6	3	2	11	9	22	25	56	»	»	3	3	3	19	21	43	6	3	2	11	9	22	26	57
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4	»	»	»	»	4	»	»	4
»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	4	»	4
18	7	4	29	33	42	30	105	»	2	4	6	16	33	23	72	18	7	4	29	31	42	31	107
10	11	2	23	22	65	32	109	1	2	2	5	11	52	18	81	10	11	2	23	22	65	22	109
+8	-3	+2	+6	+11	-23	+8	-1	-1	»	+2	+1	+5	-19	+5	-9	+8	-4	+2	+6	+12	-23	+9	-2

( 1 )

# **PARTIE B.**



**POSTES.**

(2)

## POSTES.

## I.

**Renseignements généraux.**§ 1<sup>er</sup>. SERVICE INTERNATIONAL.

Pendant l'exercice 1888, l'empire d'Allemagne a adhéré à la convention d'Union postale universelle au nom des territoires de Togo, de l'Afrique du Sud-Ouest et des îles Marshall, qui sont sous son protectorat. Ces adhésions ont sorti respectivement leurs effets, le 1<sup>er</sup> juin, le 1<sup>er</sup> juillet et le 1<sup>er</sup> octobre 1888.

La Tunisie, qui ne participait à l'Union postale que par les quelques bureaux étrangers fonctionnant sur son territoire, a fait acte d'accession personnelle à l'Union. Elle a adhéré à la convention générale et aux arrangements spéciaux relatifs, aux lettres avec valeur déclarée, aux mandats-poste et aux recouvrements; elle a pris une part effective, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1888, à l'exécution des différents services réglés par ces actes.

L'échange de mandats-poste entre la Belgique et le Chili a été organisé aux conditions de l'arrangement de Paris du 4 juin 1878, révisé à Lisbonne.

Une convention additionnelle entre la Belgique et les Pays-Bas, signée le 10 juillet 1888, a modifié, à partir du 1<sup>er</sup> août, la taxe applicable aux journaux et aux imprimés dans les relations entre les deux pays. Cette taxe, qui était de 5 centimes par 50 grammes, a été réduite :

- A. Pour les journaux : à 2 centimes jusque 25 grammes,  
à 5 centimes au delà de 25 jusque 100 grammes,  
avec addition de 5 centimes par 100 grammes ou  
fraction de 100 grammes en plus ;
- B. Pour les imprimés : à 2 centimes jusque 15 grammes,  
à 5 centimes au delà de 15 jusque 50 grammes,  
avec addition de 5 centimes par 50 grammes ou  
fraction de 50 grammes en plus.

Une convention particulière conclue avec la Grande-Bretagne, le 18 décembre 1888, règle l'échange des mandats-poste par intermédiaire, entre la Belgique, d'une part, le Japon et toutes les colonies ou établissements britanniques en Europe, en Afrique, en Asie, en Amérique et dans l'Océanie, d'autre part. Cette convention est exécutoire le 1<sup>er</sup> février 1889.

Enfin, un arrêté royal du 28 décembre 1888 établit, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1889, un tarif unique pour les taxes à percevoir en Belgique sur les envois postaux originaires ou à destination des pays restés en dehors de l'Union.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 20 février 1888 a réduit, à partir du 1<sup>er</sup> mars, la taxe d'encasement à percevoir sur les quittances de plus de 100 francs.

De nouvelles formules d'affranchissement, dénommées enveloppes-lettres, d'une valeur nominale de 10 centimes, ont été émises le 1<sup>er</sup> avril 1888 (arrêté ministériel du 25 mars 1888).

**Statistique des correspondances.**

§ 1<sup>er</sup>. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B. 14.  
et II, p. B. 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . . . .	En 1888 . . . . .	64,863,036	26,377,297	90,940,333
	En 1887 . . . . .	62,474,789	24,656,279	86,831,068
	Différences en 1888 . . . . .	+2,388,247 ou + 3.84 p. ‰	+1,721,018 ou + 6.98 p. ‰	+4,409,265 ou + 4.73 p. ‰
Cartes postales . . . . .	En 1888 . . . . .	23,212,202	4,272,346	27,484,548
	En 1887 . . . . .	21,446,148	3,991,091	25,497,239
	Différences en 1888 . . . . .	+1,796,054 ou + 8.39 p. ‰	+ 281,255 ou + 7.05 p. ‰	+2,077,309 ou + 8.18 p. ‰
Totaux . . . . .	En 1888 . . . . .	87,775,238	30,649,643	118,424,881
	En 1887 . . . . .	83,590,937	28,647,370	112,238,307
	Différences en 1888 . . . . .	+4,184,301 ou + 5.01 p. ‰	+2,002,273 ou + 6.99 p. ‰	+6,186,574 ou + 5.51 p. ‰

La progression accusée par ces chiffres est due au mouvement de reprise qui s'est manifesté dans les affaires commerciales et qui s'est surtout accentué dans les derniers mois de l'exercice.

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1888, de 4,654,286 contre 4,179,786 pour 1887. C'est, pour 1888, 474,500 cartes ou 11.55 p. % en plus.

En 1888, la poste a, en outre, transporté 15,977,216 lettres de service. C'est, sur 1887 (14,816,465), une augmentation de 1,160,751 ou de 7.85 p. %.

I, p. B, 14.  
et II, p. B, 18.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1888 . . . . .	95,837,755	39,960,862	3,304,171	842,400
En 1887 . . . . .	91,024,000	36,665,000	3,147,000	854,000
Différences en 1888 . . . . .	+ 4,813,755 ou + 4.93 p. %	+ 3,295,862 ou + 8.82 p. %	+ 157,171 ou + 4.99 p. %	- 11,600 ou - 1.36 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

III, p. B, 18.

Le mouvement de ces différentes catégories d'envois est en progression, sauf en ce qui concerne les papiers d'affaires.

### § 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 61,545,410 en 1887, s'est élevé à 65,688,820 en 1888, soit en plus 2,375,410 lettres ou 3.87 p. %.

III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est, pour 1888, de 76,754,067.

C'est une moyenne de 12.75 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1888 (6,050,045 habitants). Cette moyenne était de 12.15 par habitant pour 1887.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1888, de 6.75 pour mille lettres expédiées (516,256 sur 76,754,067).

En 1888, *il est tombé en rebut* 168,119 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 98,845 lettres (58.79 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

III, p. B, 18.

En 1887, il y avait eu 175,162 lettres-rebut, dont 102,140 (58.98 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1888, de 3,533, dont 167 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 11,633-26. Il en a été retrouvé 580 ou 17.29 p. %, parmi lesquelles 20 contenaient pour fr. 1,338-80 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1887 s'étaient élevées au chiffre de 3,464, dont 130 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 7,430-34. Sur ce nombre, 873 lettres ou 23.20 p. %, dont 23 renfermaient pour fr. 253-31 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres ordinaires internationales était de 23,693,637 en 1887 ; il est de 23,363,431 en 1888 ; augmentation : 1,671,774 ou 7.06 p. %.

#### § 5. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, qui était de 597,939 en 1887, s'est élevé, en 1888, à 618,220 dans le service intérieur. C'est 20,261 envois ou 3.39 p. % en plus pour 1888.

Cinq lettres recommandées ont été perdues dans le service belge en 1888.

Le mouvement international a, en 1888, donné lieu à un échange de 874,242 lettres recommandées. C'est, sur 1887 (823,633), un accroissement de 50,609 ou de 6.14 p. %.

#### § 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 17.  
et III, p. B, 18. En 1888, il a été expédié 233,996 lettres assurées en provenance et à destination du royaume, d'une valeur globale de fr. 313,767,354-52. C'est, sur 1887, une diminution de 3,424 en nombre et une augmentation de fr. 17,551,292-45 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,233 francs pour 1888 ; il était de 1.133 francs en 1885, de 1,130 francs en 1886 et de 1,141 francs en 1887.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1888, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 109,148-15. C'est, sur 1887, une augmentation de fr. 2,106-80. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 43,098-80 en 1888, contre fr. 46,738-80 en 1887, soit une diminution de fr. 1,660-00.

En service international, il a été échangé 137,624 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 121,703,878-92. C'est, sur 1887, une diminution de 1,365 en nombre et de fr. 806,633-60 en valeur.

Le mouvement général des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1888, le nombre de 393,620 envois, représentant une valeur de fr. 437,471,413-24, avec un produit de fr. 250,242-80.

Quatre de ces lettres ont été perdues ou soustraites en 1888. Le montant des valeurs renfermées dans ces lettres était de fr. 5.670, dont fr. 2,415-75 ont

été remboursés par le Trésor. Une somme de fr. 1,254-25 a été supportée par les agents en défaut.

### § 5. ENVOIS EXPRES.

Le service des envois exprès, réorganisé par l'arrêté royal du 15 novembre 1887, a donné de très bons résultats. Le nombre de ces envois remis dans le royaume a été, pour l'année 1888, de 454,733, dont 425,189 dans le rayon local du bureau de destination et 9,544 en dehors de ce rayon.

50,517 ont été délivrés par la poste et 404,416 par le télégraphe.

Comparativement au nombre de ces envois remis en 1887 (318,306), l'augmentation est de 116,427 (ou 36.58 p. %).

## III.

### Opérations pour compte de tiers.

#### A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

##### § 1<sup>er</sup>. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

En 1888, il a été émis 907,415 mandats s'élevant ensemble à fr. 90,577,794-51 (non compris 91,261 mandats représentant une valeur de fr. 26,854,178-74 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce), soit sur l'année 1887, une augmentation de 20,272 titres (ou 2.29 p. %), représentant une valeur de fr. 3,381,340-81 (3.88 p. %).

II, p. B, 16,  
et III, p. B, 18  
et 19.

La taxe perçue de ce chef s'est élevée de fr. 296,116-50, en 1887, à fr. 304,228-25, en 1888, soit en plus fr. 8,111-95 (2.74 p. %).

II, p. B, 16.

La valeur moyenne du mandat était de fr. 98 en 1887; elle s'est élevée à fr. 100 en 1888.

##### § 2. BONS DE POSTE.

L'émission des bons de poste continue sa marche ascendante.

Ces valeurs, au nombre de 811,217, en 1887, ont atteint le chiffre de 866,127, en 1888; augmentation 54,910 (6.77 p. %).

II, p. B, 16,  
et III, p. B, 18  
et 19.

La valeur d'émission, qui était de fr. 6,548,805, s'est élevée à fr. 7,118,398 en 1888 (8.70 p. %).

Le montant des taxes perçues, en 1888, a été de fr. 3,726-90 supérieur à celui de l'exercice précédent, soit 7.46 p. %.

##### § 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Le service des mandats internationaux ne cesse de progresser.

De 1887 à 1888, le nombre s'est accru de 10,202 (3.77 p. %) et la valeur de fr. 849,211-22 (6.12 p. %).

II, p. B, 16,  
et III, p. B, 18  
et 19.

Les taxes perçues en Belgique, en 1888, ont dépassé de fr. 8,329-17 (5.17 p. %) celles de 1887.

**B. EFFETS DE COMMERCE.**

Aucune modification n'a été introduite en 1888, dans le service des effets de commerce, qui continue d'ailleurs à progresser d'une façon marquante dans son ensemble.

**Résultats comparatifs****§ 1<sup>er</sup>. ACCEPTATION.**

Le nombre d'effets reçus à l'acceptation en 1888, a été de 38,227. En 1887, ce nombre s'était élevé à 38,372; il y a donc eu diminution de 145 effets, ce qui a amené un abaissement de 29 francs dans le produit de la taxe, ou 0.38 p. % (fr. 7,643-40 en 1888, contre fr. 7,674-40 en 1887).

361 protêts faute d'acceptation ont été faits par huissiers et 254 par agents des postes.

**§ 2. ENCAISSEMENT.**

Il a été déposé à l'encaissement, en 1888, 1,732,072 effets, d'une valeur globale de fr. 399,647,860-98, ayant rapporté fr. 602,993-20 de taxes. En 1887, les dépôts avaient été de 1,630,815 effets, s'élevant ensemble à fr. 374,337,363-02, ayant produit fr. 563,378-44.

C'est, en faveur de 1888, une différence de 101,257 effets (6.24 p. %), d'une valeur globale de fr. 23,090,493-96 (6.70 p. %), représentant fr. 39,616-76 de taxes.

Il a été dressé 29,537 protêts par huissiers et 80,371 par agents des postes.

**C. COUPONS D' ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.**

Ce service a fonctionné dans les mêmes conditions qu'en 1887.

Pendant cet exercice, il avait été remis à l'encaissement 138,466 coupons <sup>(1)</sup> et titres amortis d'une valeur totale de fr. 1,335,311-37, ayant donné lieu à la perception de fr. 2,973-10 de taxes.

En 1888, les dépôts n'ont plus été que de 133,875 coupons et titres (diminution de 3-52 p. %); par contre, le montant de ces valeurs a atteint fr. 1,368,973-93, soit une augmentation de fr. 33,662-56 (2-52 p. %). Le produit de la taxe s'est élevé à fr. 3,001-80, dépassant de fr. 28-70 (0-97 p. %) celui de l'exercice précédent.

**D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).**

Le service des quittances continue à prendre de plus en plus d'extension.

Le nombre de titres déposés en 1888 s'est élevé à 3,314,228 et le montant à fr. 88,091,708-59.

II, p. B, 17,  
et III, p. B, 18  
et 19.

---

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'Etat, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Comparativement à l'année précédente, il y a eu augmentation de 193,678 (6-24 p. %) quant au nombre de valeurs, et de fr. 11,477,152-27 (14-98 p. %) quant au montant des titres.

Le produit de la taxe, qui était de fr. 482,256-14 en 1887, a atteint, en 1888, fr. 485,690-28, soit une différence en plus de fr. 1,434-14 ou de 0-30 p. %.

Ce chiffre de fr. 1,434-14 n'est pas en rapport avec la progression des années précédentes, par le fait qu'à partir du 1<sup>er</sup> mars 1888, la taxe d'encaissement à percevoir sur les quittances dont le montant est supérieur à cent francs, a été abaissée dans une notable mesure.

II, p. B, 17,

Dans les chiffres indiqués pour 1888 sont comprises 34,728 quittances de remboursement, d'une somme totale de fr. 380,182-26 et ayant rapporté fr. 3,714-07 de taxes.

#### E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le service des recouvrements de valeurs avec l'étranger a fonctionné en 1888, dans les mêmes conditions qu'en 1887.

II, p. B, 17,  
et III, p. B, 18  
et 19.

A la liste des pays qui participent à ce service est venue s'ajouter la Norvège, à partir du 15 mars 1888.

#### F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Aucun changement essentiel n'a été apporté au service de l'abonnement aux journaux en 1888.

II, p. B, 17,  
et III, p. B, 18  
et 19.

Le nombre des abonnements souscrits à la poste, en 1888, a dépassé celui de l'année précédente de 14,067 (3.41 p. %) et le montant des taxes, qui était de fr. 88,926-79, en 1887, a atteint fr. 92,697-44, en 1888, soit une augmentation de 4.24 p. %.

#### G. CAISSE D'ÉPARGNE.

Le compte rendu publié annuellement par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite indique le mouvement des opérations effectuées par les bureaux de poste pour compte de cette institution, tant en service intérieur que dans les relations établies avec la Caisse d'épargne de France, par l'arrangement du 31 mai 1882, et avec les Pays-Bas, par la convention du 16 septembre 1883.

#### II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits acquittés entre les mains des agents des postes, pour timbrage de papiers à l'extraordinaire, se sont élevés à 36,674 francs, en 1888. C'est une augmentation de fr. 3,434-35 ou 10.33 p. %, comparativement à l'exercice 1887.

La vente de papiers timbrés a produit fr. 183,233-72, somme supérieure de fr. 6,686-08 (3.79 p. %) à celle qui a été obtenue en 1887.

## IV.

**Bureaux de poste et boîtes aux lettres.**

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1888, ce nombre s'élevait à 819 bureaux répartis entre 772 localités.

Parmi ces 819 bureaux se trouvent 226 sous-perceptions, 17 bureaux de dépôt de poste et 31 dépôts-relais.

46 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1888; le nombre en est ainsi porté à 6,374.

	En 1888.	En 1887	Différences pour 1888.
Boîtes attachées à des voitures. . . . .	438	136	+ 2
Lettres recueillies. . . . .	528,153	525,600	+ 2,553

## V.

**Distribution et transmission des correspondances.**§ 1<sup>er</sup>. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1887, de 3,056. En 1888, il s'est élevé à 3,090; augmentation : 34.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 531 localités, de 4 ou 5 dans 153 localités, de 6 ou 7 dans 6 localités et de 10 dans 1 localité.

7 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,901 communes rurales, non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (120), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 9 quatre fois, 28 trois fois, 366 deux fois et 1,484 une fois.

## § 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

*Bureaux ambulants* (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1888, comme en 1887, au nombre de 16, sur lesquelles circulaient 22 bureaux ambulants effectuant 57 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1887, de 5,598 kilomètres; en 1888, il a été de 5,614 kilomètres.

*Services de malle-poste.* — Ces services ont été, en 1888, au nombre de 132, soit 5 de moins qu'en 1887 (137).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1887, de 5,695 kilomètres; en 1888, il n'a été que de 5,458 kilomètres; diminution : 236 kilomètres.

En 1888, les services de malle-poste ont transporté approximativement 371,933 voyageurs, soit 4,013 voyageurs de moins qu'en 1887 (373,930).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

*Services de messageries* (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1887, au nombre de 292. En 1888, on en compte 305, savoir : 84 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,764 kilomètres par jour, soit 75 kilomètres de plus qu'en 1887, et 221 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 10,343 kilomètres par semaine, soit 165 kilomètres de plus qu'en 1887.

## VI.

**Personnel.**

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1888.		En 1887.		Différences pour 1888.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt. . . . .	1,839	137	1,798	137	+ 41	•
Farteurs, gens de service et autres agents subalternes. . . . .	3,219	13	3,178	13	+ 41	•
Totaux. . . . .	5,058	150	4,976	150	+ 82	•
	5,208		5,126		+ 82	

## VII.

**Résultats financiers.**§ 1<sup>er</sup>. RECETTE.

La recette faite, en 1888, s'élève à fr. 15,470,533-58, soit une augmentation de fr. 216,975-14, ou de 1.40 p. % sur celle de 1887, qui était de fr. 15,253,560-24. IV, p. B, 20.  
et V, p. B, 20.

La cause du ralentissement dans la progression de la recette est la diminution du transit postal par la voie d'Ostende.

Par suite de cette diminution, le solde en faveur de la Belgique des décomptes avec les offices étrangers est tombé de fr. 772,400-71, en 1887, à fr. 571,509-02 en 1888, soit une différence en moins de fr. 200,891-69.

## § 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée, en 1888, à la somme de fr. 8,796,704-90 à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1888, à fr. 364,600-45.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 9,161,305-35 et la recette brute à fr. 15,470,335-38, le rapport entre ces deux sommes est de 59.22 p. %, tandis qu'il était, en 1887, de 58.98 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1888, à fr. 6,309,030-03.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont l'Administration de la marine a à rendre compte.

**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE B.**

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870. . . . .	32,763,835	»	12,348,696	»	45,082,531	»	»	»
1871. . . . .	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	»
1872. . . . .	37,775,478	3.79	15,415,998	-2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873. . . . .	39,318,023	4.16	16,306,836	5.78	55,624,859	4.63	4,657,344	51.32
1874. . . . .	44,106,219	4.47	16,902,672	3.65	61,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875. . . . .	42,806,823	4.14	17,715,948	4.84	60,522,771	4.33	7,571,800	26.81
1876. . . . .	43,491,996	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.43
1877. . . . .	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878. . . . .	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,430,912	10.96
1879. . . . .	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.91
1880. . . . .	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881. . . . .	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882. . . . .	57,307,819	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883. . . . .	60,314,189	5.25	26,145,115	7.37	86,459,304	5.88	18,853,114	2.49
1884. . . . .	64,021,460	4.17	27,182,090	4.09	91,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885. . . . .	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886. . . . .	61,933,562	-0.54	28,810,994	-4.44	90,744,556	-0.82	21,053,916	-0.12
1887. . . . .	62,174,789	0.39	24,656,279	-14.42	86,831,068	-4.31	21,416,148	4.72
1888. . . . .	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.30
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	849,769	4.38	52,436	0.53	902,206	0.48	871,818	4.29

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1888 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
•	•	•	•	7,961,460	•	46,871,539	•	48,123,498	•
5,174	•	687,349	•	6,851,572	-16.49	49,403,536	5.40	48,033,253	- 0.54
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.40
46,420	444.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	47.93
65,342	305.46	6,035,861	29.45	8,439,477	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	45.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	40.76
1,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	34,753,000	- 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	- 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	- 4.99	28,638,000	- 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,441	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	- 2.44
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	- 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.46
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,939,000	48.04
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	- 6.34
5,515,068	1.00	26,568,984	0.41	14,423,401	4.48	94,394,000	- 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	-27.63	25,407,239	- 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	- 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,950,862	5.82
29,024	0.56	842,793	3.50	587,503	3.94	903,781	4.15	2,673,172	5.48

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1888 et 1887.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1888.	
		1888.	1887.		
<b>Lettres assurées.</b>					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	255,996	261,520	- 5,524
		— de l'étranger.	71,403	74,188	- 2,785
	Ensemble . . . . .		327,399	335,608	- 8,209
	originaires de l'étranger . . . . .	66,221	64,801	+ 1,420	
Totaux . . . . .		393,620	400,409	- 6,789	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	315,767,534 32	298,216,241 87	+17,551,292 45
		— de l'étranger.	69,727,739 40	71,736,754 67	- 2,009,015 57
	Ensemble . . . . .		385,495,273 52	369,952,996 54	+15,542,276 88
	originaires de l'étranger . . . . .	51,976,139 82	50,773,757 85	+ 1,202,381 97	
Totaux . . . . .		437,471,413 24	420,726,754 39	+16,744,658 85	
Produit	port . . . . .	73,554 85	75,012 30	- 1,457 45	
	droit proportionnel et droit fixe réunis . . . . .	156,687 95	152,759 57½	+ 3,928 37½	
Totaux . . . . .		230,242 80	227,771 87½	+ 2,470 92½	
Nombre de lettres perdues ou spoliées . . . . .		4	6	- 2	
Montant total des valeurs perdues et remboursées . . . . .		(1) 3,670	(2) 4,012 50	+ 2,637 50	
<b>Mandats et bons de poste.</b>					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats de et à destination de l'intérieur . . . . .	(4) 907,445	(5) 887,143	+ 20,272
		bons de poste . . . . .	866,127	811,217	+ 54,910
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		280,722	270,520	+ 10,202
	Ensemble . . . . .		2,054,264	1,968,880	+ 85,384
mandats originaires de l'étranger . . . . .		287,627	261,814	+ 25,813	
Totaux . . . . .		2,341,891	2,230,694	+ 111,197	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats de et à destination de l'intérieur . . . . .	(1) 90,577,794 51	(2) 87,196,453 70	+ 3,381,340 81
		bons de poste . . . . .	7,118,398	6,548,805	+ 569,593
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		14,726,700 73	13,877,489 51	+ 849,211 22
	Ensemble . . . . .		112,422,893 24	107,622,748 21	+ 4,800,145 03
mandats originaires de l'étranger . . . . .		13,368,461 66	12,195,614 79	+ 1,172,846 87	
Totaux . . . . .		125,791,354 90	119,818,363	+ 5,972,991 90	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur . . . . .	304,228 25	296,116 30	+ 8,111 95	
	Bons de poste . . . . .	53,742 95	49,986 05	+ 3,756 90	
	Mandats du service international . . . . .	169,438 37	161,109 20	+ 8,329 17	
Totaux . . . . .		527,409 57	507,211 55	+ 20,198 02	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		Nombre . . . . .	22	3	+ 19
		Montant . . . . .	4,003 43	49 50	+ 983 63
<b>Effets de commerce.</b>					
<b>a. Acceptation.</b>					
Nombre d'effets déposés . . . . .		38,227	38,372	- 145	
Produit de la taxe . . . . .		7,645 40	7,674 40	- 29	
Nombre de protêts . . . . .	par huissiers . . . . .	361	323	+ 38	
	par agents des postes . . . . .	254	236	+ 18	
<b>b. Encaissement.</b>					
Nombre d'effets . . . . .	déposés . . . . .	4,732,072	4,630,845	+ 101,227	
	encaissés . . . . .	1,569,841	1,475,800	+ 94,041	
Montant des effets . . . . .	déposés . . . . .	399,647,860 98	374,557,365 02	+25,090,495 96	
	encaissés . . . . .	373,597,383 52	350,157,453 56	+23,439,929 96	
Produit de la taxe . . . . .		602,995 20	563,378 44	+ 39,616 76	
Nombre d'effets protestés . . . . .	par agents des postes . . . . .	80,371	76,679	+ 3,692	
	par huissiers . . . . .	29,537	27,755	+ 1,782	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la poste a, en 1888, transporté celles que renfermaient 1,492,462 lettres recommandées. 4 lettres de l'espèce ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 2,415-75 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 672-50 à charge du Trésor.

(4) Non compris 91,261 mandats s'élevant à fr. 26,834,178-74, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 87,975 — 25,681,103-53, —

N° II (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1888 et 1887.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1888.
	1888.	1887.	
<b>Quittances.</b>			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de quittances déposées (service intérieur) . . . . .	(1) 3,314,228	3,420,550	+ 493,678
Montant des quittances . . . . .	(1) 88,091,708 59	76,614,536 32	+ 11,477,152 27
	71,404,324 55	61,006,976 31	+ 10,397,345 24
Produit de la taxe . . . . .	(1) 483,690 28	482,286 44	+ 4,434 44
<b>Abonnements aux journaux.</b>			
Nombre d'abonnements demandés . . . . .	264,797	251,067	+ 43,730
	(*) 9,296	8,959	+ 337
Totaux . . . . .	274,093	260,026	+ 44,067
Montant des abonnements souscrits . . . . .	4,893,828	4,918,861 75	- 25,333 75
Produit de la taxe . . . . .	92,697 44	88,926 79	+ 3,770 65
<b>Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</b>			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés . . . . .	433,873	438,466	- 4,593
Montant des coupons et des titres amortis . . . . .	4,368,973 93	4,335,314 37	+ 33,662 56
	4,347,005 93	4,345,778 29	+ 31,227 64
Produit de la taxe . . . . .	3,001 80	2,973 40	+ 28 70
<b>Recouvrements de valeurs avec l'étranger.</b>			
Nombre de valeurs déposées . . . . .	65,430	42,790	+ 22,340
	65,729	67,368	- 4,639
Montant des valeurs à recouvrer . . . . .	2,354,904 11	4,765,516 73	+ 589,387 38
	2,608,317 46	2,462,486 26	+ 446,430 90
Montant des valeurs recouvrées . . . . .	4,609,476 47	4,272,258 44	+ 337,218 36
	4,998,493 63	4,866,880 29	+ 431,613 34
Taxe d'encaissement perçue sur les valeurs . . . . .	5,651 60	4,417 08	+ 1,234 52
	6,379 50	6,400 90	+ 278 60
Nombre de valeurs protestées en Belgique . . . . .	97	110	- 43
	25	25	.

(1) Y compris 34,728 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 580,182-26 et ayant donné un produit de fr. 5,714-07.

(2) Non compris 4,364 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de l'Autriche-Hongrie.

(4) — — — — — de l'Autriche-Hongrie et des Pays-Bas.

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.	Totaux.				
Intérieur.	1888. . . . .	63,688,820	618,220	255,906	64,563,036	14,400,940	1,281,480	15,742,420	80,305,465	23,212,202	4,654,266	
	1887. . . . .	61,315,410	597,950	261,420	62,174,780	13,531,000	1,099,379	14,630,379	76,805,168	21,416,148	4,179,786	
	Différences. .	+2,373,410	+20,261	-5,424	+2,388,247	+929,940	+182,110	+1,112,050	+3,500,297	+1,796,054	+474,500	
International.	Expéditions de Belgique.	1888. . . . .	13,065,247	381,334	71,403	13,517,984	65,663	16,608	82,271	13,600,255	2,537,126	"
		1887. . . . .	11,267,347	351,135	74,188	11,692,670	27,000	16,222	43,222	11,735,892	2,383,227	"
		Différences. .	+1,797,900	+30,199	-2,785	+1,825,314	+38,663	+386	+39,049	+1,864,363	+171,899	"
International.	Expéditions de l'étranger.	1888. . . . .	12,300,184	492,008	66,221	12,858,313	121,838	30,680	152,516	13,011,829	1,715,220	"
		1887. . . . .	12,426,310	472,498	64,801	12,963,609	123,000	19,864	142,864	13,106,473	1,605,864	"
		Différences. .	-126,126	+20,410	+1,420	-104,296	-1,164	+10,816	+9,652	-94,644	+109,356	"
En général.	1888. . . . .	89,054,251	1,492,462	393,630	90,940,333	14,648,439	1,328,777	15,977,216	106,917,549	27,484,548	4,654,286	
	1887. . . . .	85,009,067	1,421,592	400,409	86,831,068	13,631,000	1,135,468	14,816,468	101,647,533	25,407,230	4,179,786	
	Différences. .	+4,045,184	+70,870	-6,780	+4,109,265	+967,439	+193,312	+1,160,751	+5,270,016	+2,077,309	+474,500	

(a) Y compris 54,723 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Ce service a été réorganisé le 1<sup>er</sup> décembre 1887.

(d) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(e) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . . . .	{	remis par la poste . . . . .	23,948
		— le télégraphe . . . . .	401,241
Exprès en dehors de ce rayon. . . . .	{	remis par la poste . . . . .	6,369
		— le télégraphe . . . . .	3,175

Total. . . . . 434,753

(f) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 434,753, figurant en tête de la colonne.



N° IV. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances, des enve- loppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE SUR LES MAN	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . . .	1888 . . . . .	43,290,393	82	610,640	60	339,600	94	92,697	44	304,228	25
	1887 . . . . .	42,938,610	85	571,052	84	348,495	91	88,926	79	296,146	30
Différences pour 1888 . . .	en plus . . . . .	351,782	97	39,587	76	44,105	03	3,770	65	8,441	95
	en moins . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.						
		A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	50 cent.
Résultats de l'année . . .	1888 . . . . .	73,761,444	8,436,606	25,241,509	61,494,423	2,688,696	11,208,567	967,455
	1887 . . . . .	70,611,671	8,386,036	24,890,254	60,593,126	2,702,052	10,628,653	951,250
Différences pour 1888 . . .	en plus . . . . .	3,149,773	50,568	351,255	896,297	186,644	579,914	16,205
	en moins . . . . .	"	"	"	"	"	"	"

VA

		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . . .	1888 . . . . .	737,614	44	158,732	12	1,262,075	45	8,149,442	30	577,739	20	2,802,141	75
	1887 . . . . .	706,116	71	167,720	76	1,244,512	70	6,059,812	60	540,410	40	2,657,163	25
Différences pour 1888 . . .	en plus . . . . .	31,497	73	1,011	36	17,562	75	89,629	70	37,328	80	144,978	50
	en moins . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

(a) Supprimés en 1885. — Le restant en magasin a été vendu en 1887.

(b) Créés en 1888.

(c) Il n'a été porté en recette, en 1888, que fr. 13,901,034-42, soit en moins fr. 400,532-51, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1887, il avait été porté en recette fr. 13,509,663-69.

Comparaison des années 1888 et 1887.

DATS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste COUPONS et QUITTANCES encaissés périmés	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.						
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
169,438 37	53,712 95	14,680 26	3,433 73	571,509 02	15,470,335 38	
161,409 20	49,986 03	21,466 28	5,495 31	772,100 71	15,253,360 24	
8,329 17	3,726 90	"	"	"	216,975 14	
"	"	6,486 02	2,061 58	200,891 69	"	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1888 et 1887.

TITÉS.

A			ENVELOPPES lettres à 11 centimes. (a)	ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
1 franc.	2 fr.	5 francs. (a)		Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A	A	A	A	
						A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.	10 cent.	25 cent.	10 cent.	20 cent.	
239,656	61,718	"	177,547	68,432	115,143	24,503,665	1,809,173	108,303	12,421	2,824,818	24,152	14,299	39,720	213,997,947
241,983	47,880	3,389	"	79,632	114,129	22,648,443	1,835,853	113,139	11,612	2,868,677	22,711	16,727 1/2	38,180	206,610,399 1/2
"	13,836	"	177,547	"	1,014	1,855,222	"	"	809	"	1,441	"	1,540	+7,187,547 1/2
2,327	"	3,389	"	11,200	"	"	26,480	4,836	"	43,589	"	2,428 1/2	"	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
239,656	123,136	"	19,530 17	7,527 52	12,665 73	1,115,113 15	180,937 30	10,830 30	2,484 20	282,481 80	6,038	1,429 90	7,914	14,301,616 93	
241,983	95,710	16,945	"	8,759 52	12,554 19	1,112,112 15	183,585 30	11,313 00	2,322 40	286,867 70	5,677 75	1,672 75	7,636	13,858,881 08	
"	17,076	"	19,530 17	"	111 54	92,761 10	"	"	161 80	"	360 25	"	308	+ 442,755 85	
2,327	"	16,945	"	1,242	"	"	2,618	483 80	"	4,385 90	"	242 85	"		

(A)

# PARTIE C.

---

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

## TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

### CHAPITRE I<sup>er</sup>.

#### TÉLÉGRAPHES.

##### I.

##### Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1888, dans le régime du service intérieur, ni dans celui du service international.

##### II.

##### Statistique des correspondances.

##### § 1<sup>er</sup>. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

##### a. Services réunis.

Les résultats, en 1888 et en 1887, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES						
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.	
Mouvement.	{	1888. . .	2,556,282	1,800,985	616,642	4,953,907
		1887. . .	2,454,501	1,585,655	525,424	4,541,360
Différences pour 1888.	{		+ 401,981	+ 217,548	+ 95,218	+ 412,547
			+ 4 ½ p. %	+ 15 ½ p. %	+ 17 ½ p. %	+ 9 p. %
Recette. . .	{	1888. . .	1,452,640 50	1,299,081 79	500,842 85	5,082,564 92
		1887. . .	1,598,496 60	1,159,059 45½	244,720 97	2,802,287 02½
Différences pour 1888.	{		+ 54,445 70	+ 140,042 55½	+ 56,121 86	+ 250,507 89½
			+ 5 ½ p. %	+ 12 p. %	+ 25 p. %	+ 9 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,536,282 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

42,314 urgents ou 1,668  $\frac{1}{4}$  sur 100,000 ;  
 72 collationnés ou 2  $\frac{3}{4}$  sur 100,000 ;  
 119 accusés de réception ou 4  $\frac{3}{4}$  sur 100,000,  
 et 9,219 enregistrements ou 363  $\frac{1}{2}$  sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 16,109.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 404,416, soit une augmentation de 52 p. % sur l'année 1887 (1).

9 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 5 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1887 à 1888, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 13  $\frac{3}{4}$  p. %.

Les télégrammes urgents (2) ont augmenté de 46,424 à 70,998, c'est-à-dire de 53 p. %.

d. *Service de transit.*

De 1887 à 1888, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 17  $\frac{3}{4}$  p. %.

§ 2. **TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.**

Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,312,787 en 1888 (3).

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

(1) Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume, pourvues d'un bureau télégraphique.

(2) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations avec l'Afrique méridionale (sauf la colonie du Cap), l'Allemagne, l'Amérique du Sud, l'Arabie, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Chine, le Danemark, l'Égypte, la Corée, l'Espagne, la France (Algérie, Tunisie et Corse comprises), Gibraltar, la Grèce, les îles Canaries, les îles Philippines, les îles du Cap-Vert, l'île d'Helgoland, l'île de Malte, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, Madère, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie d'Europe et la Russie d'Asie, la Sardaigne, la Suède, la Tripolitaine, la Turquie d'Europe et la Turquie d'Asie.

(3) Dont 106,369 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

		1888.	1887.
Service télégraphique . . . . .		4.59	3.97
Chemins de fer de l'État.	{ Matériel, circulation des trains . . . . .	69.92	69.44
	{ Transports égarés, dévoyés . . . . .	9.01	9.75
		78.93	79.19
Poste, Marine, Administration centrale, etc. . . . .		16.48	16.84

III.

**Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.**

§ 1<sup>er</sup>. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a.	Dans des stations de l'État . . . . .	354
b.	— de compagnies de chemins de fer. . . . .	80
c.	Au centre des villes ou communes . . . . .	190
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer. . . . .		107
		931
C. Bureaux ouverts au départ seulement :		
a.	Dans des stations de l'État. . . . .	65
b.	— — de compagnies de chemins de fer. . . . .	9
c.	— bureaux de poste . . . . .	14
d.	— postes éclusiers . . . . .	79
e.	— bureaux de police . . . . .	6
f.	— bureaux militaires . . . . .	1
		172
D.	Bureaux de dépôt . . . . .	429
		Total. . . . 1,532

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1888.	
		1888.	1887.		
Longueur des lignes.	} sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	3,347	3,337	+ 40
		— — concédés.	4,303	4,303	—
		sur les routes ordinaires . . . . .	4,738	4,567	+ 471
		sous terre dans les villes . . . . .	44	44	—
Réseau téléphonique d'Ostende . . . . .		24	10	+ 44	
Ensemble . . . . .		6,426	6,231	+ 195	
Développement total des fils conducteurs.	} sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	23,543	23,322	+ 221
		— — concédés.	3,464	3,439	+ 25
		sur les routes ordinaires . . . . .	3,029	2,744	+ 285
		sous terre dans les villes. . . . .	314	304	+ 7
Réseau téléphonique d'Ostende . . . . .		105	75	+ 30	
Ensemble . . . . .		30,452	29,884	+ 568	

Ces chiffres ne comprennent ni 377 kilomètres de lignes (comportant 2,029 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau. ni 1,165 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 50 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1889, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 55,694 kilomètres de fils conducteurs.

### § 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	a. Système Morse . . . . .	1,506
	b. — Hughes . . . . .	62
	c. Autres systèmes. . . . .	1
	Total. . . . .	1,569

### IV.

#### Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1888, de 6,007 agents, répartis comme il suit :

	En 1886.		En 1887.		Différences pour 1888.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 <sup>o</sup> Personnel supérieur et de l'administration centrale . . . . .	477	»	477	»	»	»
2 <sup>o</sup> Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux . . . . .	891	419	874	429	+ 47	- 40
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs . . . . .	4,068	449	4,051	429	+ 47	- 40
3 <sup>o</sup> Personnel subalterne (!); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs . . . . .	4,564	22	4,583	23	- 49	- 4
Ensemble . . . . .	2,632	441	2,634	452	- 2	- 41
	2,773		2,786		- 13	
4 <sup>o</sup> Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques . . . . .	3,091	443	3,101	439	- 40	+ 4
TOTAUX . . . . .	5,723	284	5,735	291	- 42	- 7
	6,007		6,026		- 49	

(<sup>1</sup>) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

**Résultats financiers.**

§ 1<sup>er</sup>. RECETTES.

Les recettes ont, en 1888, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . . fr. 1,432,640 30	}	5,032,564 92
— international . . . . . 1,299,081 79		
— de transit . . . . . 500,842 85		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales . . . . . 92,502 55	}	226,230 74
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue . . . . . 10,980 »		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires . . . . . 4,104 25		
Recettes téléphoniques (*). . . . . 118,663 94		
Total. . . . fr.		3,278,815 66

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1888, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	<table style="border: none;"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Traitements fixes fr. 2,629,000 (*)</td> <td rowspan="2" style="border: none; padding-left: 10px;">} 5,489,500 »</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black;">Salaires . . . . . 860,500 (*)</td> </tr> </table>	Traitements fixes fr. 2,629,000 (*)	} 5,489,500 »	Salaires . . . . . 860,500 (*)	
Traitements fixes fr. 2,629,000 (*)	} 5,489,500 »				
Salaires . . . . . 860,500 (*)					
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne . . . . . 1,534 59					
Matériel, objets de consommation . . . . . 288,270 » (*)					
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes) . . . . . 81,239 72					
Total. . . . fr.		3,860,544 31 (*)			

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de . . . . . fr. 581,728 65

Il faut, de plus, tenir compte :

*A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des*

(\*) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et du réseau téléphonique d'Ostende, exploité par l'État.

(\*) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1888,  
à . . . . . fr. 5,530,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains) . . . . . 3,406,145 70

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . . . 1,787,751 16

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées . . . . . 205,848 15

Réseau téléphonique d'Ostende.	}	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 19,798 72	55,177 49
		Appareils, piles, accessoires,	
		locaux, mobilier . . . 15,578 77	

Ensemble. . . fr. 5,454,920 50

Approvisionnements . . . . . 95,079 50

Total égal. . . fr. 5,550,000 »

Répartie sur les 30,452 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 5,550,000 francs revient à fr. 181-60 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

*B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :*

Part dans les frais généraux du Département. . . fr. 35,908 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers . . . fr. 76,255 49

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . . . 15,394 04

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer . . . . . 176,881 94

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées . . . . . 125,200 »

Même coopération pour les télégrammes de service (\*) . . . . . 262,400 »

Fr. 654,151 47

Total des prestations des chemins de fer. . . fr. 690,039 47

(\*) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphie a pourvu, en 1888, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 250,136 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense, en 1888, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe . . . . .	fr.	3,860,544 31
— — par d'autres services . . . . .		690,039 47
		<hr/>
Ensemble . . . . .	fr.	4,550,583 78
<i>A déduire</i> : produits accessoires (1) . . . . .	fr.	226,250 74
		<hr/>
Reste, dépense . . . . .	fr.	4,324,333 04

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme l'année dernière, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne . . . . .	14	unités de dépense.
— — international . . . . .	8	—
— — en transit . . . . .	4	—
— de service . . . . .	11	—

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1888, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	{	internes . . . . .	$2,556,282 \times 14 =$	35,307,948
		internationaux . . . . .	$1,800,985 \times 8 =$	14,407,864
		en transit . . . . .	$616,642 \times 4 =$	2,466,568
				<hr/>
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée . . . . .				52,582,580
Télégrammes de service (2) . . . . .		$2,456,554 \times 11 =$		27,022,094
				<hr/>
Total général . . . . .				79,404,474

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,324,333-04) équivaut à 0,05446 par unité et se répartit, entre les

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

(1) Pour transport de lettres ou cartes postales par exprès, pour location de fils et d'appareils et pour recettes téléphoniques. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes.

(2) Ce total ne comprend pas 106,569 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT		
						de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.	
Télégrammes privés	internes . . .	44	Fr. 0.7624	Fr. 0.5727	Fr. 4,933,649	Fr. 4,452,640	Fr. "	Fr. 480,979
	internationaux.	8	0.4357	0.7243	784,688	4,299,082	514,394	"
	en transit. . .	4	0.2478	0.4879	434,305	300,843	166,538	"
TOTAUX. . . .	—	—	—	2,852,642	3,052,565	680,932	480,979	
						+ 499,953		
Télégrammes de service . .	44	0.5994	"	4,474,724	"	"	4,471,721	
						680,932	4,952,700	
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL. . .	—	—	—	4,324,333	3,052,565		— 4,274,768	

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1888, 4,274,768 francs de plus qu'il n'a produit. Mais environ deux cinquièmes du travail et de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transport gérés par l'État, et qui, d'ailleurs, ont fourni au Télégraphe, sur leur propre budget, une quote-part de dépense de 690,059 francs, indiquée plus haut.

Le compte du Télégraphe avec ces services serait établi comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit en moins.
	Nombre.	Dépense.		
Chemins de fer de l'État . . . .	2,415,950	fr. 1,267,666	fr. 654,151	fr. 613,555
— — concédés . . . .	250,156	149,856	"	149,856
Autres services . . . . .	90,468	54,199	55,908	18,291
Totaux . . . . .	2,436,554	fr. 1,471,721	fr. 690,059	fr. 781,682
En somme, le Télégraphe reçoit en moins . . . . .			fr.	784,682
En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée) . . . . .				199,955
on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1888 . . . . .			fr.	584,729
On obtiendrait le même chiffre en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe . . . . .			fr.	5,860,544
les recettes des télégrammes . . . . .			fr. 5,052,565	
augmentées des recettes diverses . . . . .			226,280	
Ensemble . . . . .			fr.	5,278,815
Reste, chiffre égal. . . . .			fr.	584,729

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 613,535 francs de plus qu'il ne reçoit. Il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association lui soit défavorable. Les moyens d'exploitation que les chemins de fer lui fournissent, et qui sont évalués à 654,131 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 2,115,950 télégrammes de service qui coûtent, au Télégraphe, 1,267,666 francs, coûteraient bien plus aux chemins de fer, si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut affirmer que ces deux services publics gagnent l'un et l'autre à être associés.



**CHAPITRE II.****TÉLÉPHONES.**  

---

**Renseignements généraux.**

*Téléphonie locale.* — Aucun réseau téléphonique nouveau n'a été ouvert au service pendant l'année 1888. L'État a annexé un bureau téléphonique public au bureau télégraphique et postal de Middelkerke, dans le réseau d'Ostende.

Le nombre des abonnés de ce réseau était de 50 au 31 décembre dernier.

A la même date, le service de l'échange des télégrammes, par téléphone, entre les abonnés des réseaux téléphoniques et les bureaux télégraphiques, était organisé dans 23 de ces bureaux, établis dans 19 localités, savoir : Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi, Châtelineau, Marchiennes, Lodelinsart, Mons, Ostende, Namur, Verviers, Louvain, Courtrai, Roulers, Malines, La Louvière, Termonde et Alost.

Le nombre des télégrammes transmis et reçus par cette voie s'est élevé à 587,585, en augmentation de 97,560, soit de près de 20 p. % par rapport à l'exercice 1887. Ce service est gratuit pour les abonnés.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1889, 4 bureaux de dépôt de télégrammes étaient reliés à des réseaux téléphoniques pour la transmission téléphonique des dépêches au bureau télégraphique principal de la localité, savoir : Anvers (Saint-Amand), Anvers (Borgerhout), Liège (Outre-Meuse), et Gilly.

*Téléphonie interurbaine.* — Les réseaux locaux étaient reliés entre eux, au 31 décembre 1888, par 51 circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe; la longueur totale de ces lignes était de 3,278 kilomètres, représentant un développement de 6,556 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

En outre, un circuit de 30 kilomètres à deux fils mettait en communication Ostende avec Blankenberghe et Heyst, où sont ouverts des bureaux téléphoniques publics.

Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Mons et Charleroi ;  
Louvain et Liège ;  
Louvain et Malines ;  
Louvain et Charleroi ;  
Mons et Gand ;  
Mons et Courtrai.

Le nombre des correspondances échangées entre les divers réseaux urbains s'est élevé à 55,621 et a fourni une recette de fr. 56,343-50, somme sur laquelle les concessionnaires ont prélevé fr. 12,650-90. Le mouvement et la recette du service Bruxelles-Anvers figurent dans ces chiffres respectivement pour 43.5 et 42.5 p. %.

*Téléphonie internationale.* — Le second circuit établi dans le courant du mois de décembre 1887 entre Bruxelles et Paris a été mis en service le 16 janvier 1888.

Depuis le 5 mars 1888, indépendamment de l'échange des communications de bourse à bourse, les conversations peuvent s'opérer :

A. Entre les établissements des abonnés et les bureaux publics du réseau de Bruxelles, d'une part, et les cabines publiques de la bourse de Paris, d'autre part ;

B. Entre les établissements des abonnés de Paris admis à la correspondance téléphonique avec Bruxelles, d'une part, et les cabines publiques de la bourse de Bruxelles, d'autre part ;

C. Entre les établissements privés et les bureaux publics de Bruxelles qui disposent d'un double fil de raccordement, soit au bureau central de la concession, soit au bureau téléphonique de l'État (palais de la Bourse) d'un côté, et les établissements des abonnés de Paris dont les postes sont appropriés à la correspondance téléphonique avec Bruxelles, de l'autre.

Au 31 décembre 1888, il y avait à Bruxelles 7 lignes privées à fil double, raccordées au bureau téléphonique de l'État à la Bourse, et 30 lignes du même genre aboutissant au bureau central de la compagnie. Pour des raisons d'ordre technique, ces raccordements à deux fils sont seuls appelés à la correspondance entre les domiciles des abonnés des deux villes ; leur emploi rend possibles ou améliore sensiblement les communications à grande distance.

Le nombre des correspondances à taxe pleine dans le service Bruxelles-Paris s'est élevé de 14,280 en 1887 (un circuit), à 25,870 en 1888 (deux circuits), soit un accroissement de 81.16 p. %. La part belge de la recette, abonnements compris, a atteint la somme de 41,856 francs, en augmen-

tation de 60.74 p. % sur 1887. Ce résultat est extrêmement satisfaisant. Le Département a entamé avec l'administration française des négociations en vue d'une extension des relations téléphoniques franco-belges.

Indépendamment des installations du service interurbain et international, l'administration a raccordé, jusqu'ici, 11 établissements privés au réseau télégraphique général et a établi de nombreuses lignes téléphoniques pour les différents services de l'État.



**ANNEXE**  
**DE LA PARTIE C.**

N° I. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1888 et 1887.

		1888.		1887.		
RELATIONS						
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
<b>Correspondances privées.</b>						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots. . . . .	»	56.18	»	55.03	
	11 à 15 — . . . . .	74.86	23.84	70.79	25.40	
	16 à 20 — . . . . .	46.89	40.83	47.60	40.20	
	21 à 30 — . . . . .	8.88	6.40	8.90	6.15	
	31 à 40 — . . . . .	4.62	4.61	4.75	4.80	
	41 à 50 — . . . . .	0.40	0.70	0.42	0.56	
	Au delà de 50 mots. . . . .	0.35	0.74	0.54	0.86	
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples. . . . .	84.96		85.17		
	— complexes . . . . .	43.33		43.30		
	— urgents . . . . .	4.66		4.53		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État . . . . .	4.26	4.93	4.23	4.63	
	Nouvelles de bourse . . . . .	5.93	45.72	6.02	45.38	
	Transactions commerciales. . . . .	29.20	43.45	28.58	44.35	
	Correspondances de journaux . . . . .	0.93	4.42	0.94	3.77	
	Affaires privées. . . . .	62.68	34.48	63.23	34.87	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots . . . . .	45.38	44.82	45.47	44.60	
<b>Dépêches de service.</b>						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1) . . . . .		2,312,787		2,270,174		
Nature des communications : Proportion sur 400 dépêches.	Service du Chemin de fer. {	Mouvement des trains . . . . .	69.9	92.4	69.5	93.0
		Colis égarés ou dévoyés. . . . .	9.4		9.7	
		Affaires diverses. . . . .	43.4		43.8	
	Service du Télégraphe . . . . .		4.6	3.8		
		— de la Poste . . . . .	3.4	3.0		
		— de la Marine. . . . .	0.2	0.2		
		400.0		400.0		

(1) Non compris 250,156 télégrammes en 1888 et 245,764 télégrammes en 1887, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

(1)

# PARTIE D.



MARINE.

(2)

## MARINE.

### I.

#### Renseignements généraux.

##### § 1<sup>er</sup>. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1888.	Fin 1887.	DIFFÉRENCES POUR 1888.
Bateaux à vapeur. . . . .	21	18	+ 3
Bateaux-pilotes et bateaux-phares . . . . .	24	23	— 1
Gardes-pêche et navires-école . . . . .	3	4	— 1
Embarcations à vapeur. . . . .	3	3	»
Totaux . . . . .	51	50	+ 1
Canots . . . . .	197	181	+ 16

##### § 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1888.	Fin 1887.	Différ. pr 1888.
Fonctionnaires et employés . . . . .	957	958	+ 19
Huissiers, messagers, gens de service, etc. . . . .	44	44	»
Ouvriers . . . . .	157	141	— 4
Totaux. . . . .	1,105	1,090	+ 15

II.

**Services d'exploitation.**

§ 1<sup>er</sup>. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

1, p. D, 12. Le mouvement des transports de voyageurs est en progression dans toutes ses parties : les plus fortes augmentations sont celles produites par les transports au moyen des billets simples et d'aller et retour de 2<sup>e</sup> classe à prix normal et des billets de 1<sup>re</sup> classe à prix réduit. Une augmentation très sensible (près de 78 p. %) s'est également manifestée dans le débit des suppléments de 2<sup>e</sup> en 1<sup>re</sup> classe. Enfin, le nombre des cabines prises en location a progressé dans de fortes proportions (plus de 40 p. %).

L'augmentation du nombre des voyageurs à prix normal est due principalement à l'accroissement du mouvement de transit.

Tandis que le mouvement anglo-belge n'a crû que de 40 p. %, le mouvement de transit a éprouvé une augmentation de 55 p. % environ.

La forte augmentation du nombre de transports à prix réduit doit être attribuée à l'extension prise par le débit des billets à prix réduit, non seulement à l'occasion des excursions de Pâques, de la Pentecôte et de l'Assomption, mais aussi à cette circonstance que des billets à prix réduits spéciaux ont été mis en distribution en Angleterre pendant toute la durée du Grand Concours international des Sciences et de l'Industrie.

Le mouvement général des voyageurs entre Ostende et Douvres, qui s'est élevé, en 1888, à 56,054 unités, présente sur le mouvement de 1887 une augmentation de 52 p. %.

C'est, si l'on en excepte l'année 1871, où, par suite de la guerre franco-allemande, il s'est produit un mouvement anormal, le plus haut chiffre qui ait jamais été atteint.

Il représente près du *double* de celui du mouvement en 1885 (28,420 unités).

La progression du mouvement de 1887 sur 1886 ayant été de près de 40 p. %, on voit que l'augmentation est non seulement très considérable, mais constante pendant les deux exercices.

Les services des colis postaux, finances et messageries en général ont donné, pour l'exercice 1887, une recette totale de . . . . . fr. 184,727 84

L'exercice 1888 se chiffre par une recette de . . . . . 177,441 50

soit une diminution pour 1888 de . . . . . fr. 7,286 34

Quant au mouvement général des messageries, il n'a subi aucun ralentissement pendant 1888; au contraire, le poids des messageries de toute espèce, transporté pendant l'exercice 1888, s'est élevé à . . . . . 2,951,255 kil.

alors qu'en 1887, ce poids n'était que de . . . . . 2,520,020 —

soit une différence en plus pour 1888, de . . . . . 651,215 kil.

Si les recettes n'ont pas suivi une marche ascendante équivalente, c'est qu'en janvier 1888, il a été mis en vigueur de nouvelles taxes réduites, applicables aux

messageries de grande vitesse, à échanger entre tous les bureaux belges, Douvres et Londres, et qu'à la faveur des nouveaux prix certains transports qui s'effectuaient antérieurement aux conditions du tarif exprès anglo-belge ont été expédiés aux conditions des nouveaux tarifs de grande vitesse.

C'est ainsi que le trafic de grande vitesse a donné, pour 1888, un excédent de recettes de . . . . . fr. 26,665 85  
et le trafic des colis par exprès une diminution de . . . . . 13,554 51  
soit un excédent effectif de . . . . . fr. 13,109 34

Il est évident que la situation s'améliorera encore pendant l'exercice courant, les nouveaux tarifs de grande vitesse ne pouvant que provoquer une extension de plus en plus grande du trafic des messageries entre la Belgique et l'Angleterre, par la voie d'Ostende.

Le stationnement à Bruxelles-Nord des trains en correspondance avec les malles quittant Douvres à 11 heures 54 et Ostende à 10 heures 15 matin a été augmenté, grâce à une accélération de vitesse respectivement de 16 à 20 minutes. Cette modification a eu pour effet de permettre aux voyageurs du service international de disposer d'un laps de temps suffisant pour se réconforter, avant de continuer leur voyage.

Le nombre des traversées s'est élevé en 1888 à 2,201; la durée moyenne en a été de 4 heures 59 pour les anciennes malles et de 3 heures 22 pour les deux paquebots construits en Écosse.

La dépense d'exploitation avait été, en 1887, de fr. 1,446,044-13; elle est montée, en 1888, à fr. 1,504,810-19, soit fr. 58,766-06 en plus. II, p. D, 15.

La différence provient en partie de ce que le troisième service créé en 1887 entre Ostende et Douvres n'a fonctionné, en cette année, qu'à partir du deuxième trimestre.

Le résultat de l'exploitation en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, se traduit par une plus-value de fr. 55.790-27 en faveur de 1888.

En 1887, chaque traversée avait coûté, en moyenne, fr. 718-71 <sup>(1)</sup> et produit fr. 299-97 <sup>(1)</sup>. En 1888, le coût a été de fr. 683-69 et le produit de fr. 317-17.

Voici les résultats par traversée (113 kilomètres) :

	En 1888		En 1887	Différences pour 1888
Coût par kilomètre . . . . .	5.95	( <sup>1</sup> )	6.25	— 0.30
Produit — . . . . .	2.76	( <sup>1</sup> )	2.61	+ 0.15

## § 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

La dépense d'exploitation qui avait été de fr. 84,336-68 en 1887, s'est élevée, en 1888, à fr. 93,988-75, soit fr. 9,652-07 en plus. Un procès a été intenté à l'État à la suite d'un abordage entre un bateau du passage d'eau et un vapeur II, p. D, 15.

(<sup>1</sup>) Par suite d'une supputation erronée du nombre des traversées, les coefficients d'exploitation figurant au compte rendu de 1887 sont inexacts.

étranger ; les frais qui sont tombés à charge du Trésor de ce chef se sont élevés à fr. 9,453-51.

Le tableau comparatif du mouvement détaillé ci-après indique une diminution, en 1888, sur le nombre des voyageurs et des colis, une diminution assez importante sur le nombre des suppléments, mais une augmentation sensible dans les transports d'animaux et de véhicules.

*Mouvement.*

	En 1888	En 1887	Différences pour 1888.	
Voyageurs. . . . .	1,616,210	1,632,591	—	16,181
Animaux . . . . .	89,274	81,710	+	7,564
Colis . . . . .	5,668	5,777	—	109
Véhicules . . . . .	57,413	51,750	+	5,683
Coupons délivrés . . . .	1,768,565	1,771,608	—	3,043
Suppléments . . . . .	6,066	40,790	—	4,724

La recette (fr. 65,173-69) a dépassé de fr. 1,486-88 celle de 1887.

Afin d'accélérer, aux jours de marché à Anvers, le transbordement des charrettes de maraîchers, deux bateaux naviguent simultanément aussi longtemps que l'importance du mouvement le nécessite.

Un nouveau bateau, offrant des aménagements plus spacieux et plus pratiques, a été mis en ligne à la fin de l'année.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, avait été, en 1887, de 8,589 bâtiments ; il s'est élevé, en 1888, à 8,555.

En 1887, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut (Anvers) avait été de 7,552,995 tonneaux ; en 1888, il a été de 7,794,510 tonneaux.

II, p. D, 15.

Les droits de pilotage perçus dans les divers ports du pays avaient produit, en 1887, fr. 2,182,408-37 ; en 1888, la recette a augmenté de fr. 55,542-12 (fr. 2,237,950-49). La dépense d'exploitation, qui avait été, en 1887, de fr. 2,050,552-54, est montée, en 1888, à fr. 2,082,985-41 ; soit une augmentation de fr. 52,652-87, qui résulte notamment de l'élévation des remises accordées à certains pilotes, remises qui varient d'après les recettes.

Le 5 mai 1888, un bateau-pilote de la station des Bouches de l'Escaut a été abordé et coulé par le steamer anglais « Amethyst », de Glasgow. Une transaction est intervenue : les armateurs de l'« Amethyst » ont payé à l'État une somme de fr. 41,575 pour tous dommages.

Deux bateaux-pilotes en bois ont été mis en adjudication en 1888. Ils entreront en service l'année prochaine, l'un de ces bateaux remplacera celui qui a été coulé.

## § 4. PHARES ET FANAUUX.

La recette du chef des phares et fanauux, en 1888 (fr. 968,685-27), a été en augmentation de fr. 45,054-89 sur celle de 1887 (fr. 923,630-38). II, p. D, 15.

La dépense en 1888 (fr. 208,764-14) a été supérieure de fr. 16,688-18 à celle de 1887 (fr. 192,075-96). La différence provient en majeure partie de travaux d'entretien assez importants qui ont dû être exécutés, en 1888, aux divers feux établis le long de l'Escaut.

## § 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de remorque avait produit, en 1887, fr. 22,279-20; en 1888, la recette a augmenté de fr. 5,163-10 (fr. 27,442-30). II, p. D, 15.

La dépense qui, en 1887, était de fr. 39,504-19, est montée, en 1888, à fr. 41,884-58, soit fr. 2,380-19 de plus que l'année précédente.

## § 6. POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime s'est chiffrée, en 1888, par fr. 116,510-18, en augmentation de fr. 4,507-75 sur celle de 1887 (fr. 112,002-45). II, p. D, 15.

La dépense qui, en 1887, était de fr. 95,254-48, a atteint, en 1888, le chiffre de fr. 98,481-71; soit une augmentation de fr. 3,227-25.

## III.

## Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1<sup>er</sup>. HYDROGRAPHIE.

Pendant l'été de 1888, des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées dans l'Escaut et la mer du Nord.

La dépense pour ce service, qui avait été, en 1887, de 47,537 francs, est descendue, en 1888, à fr. 42,519-92; soit une différence en moins de fr. 5,017-08 pour 1888. II, p. D, 15.

## § 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

55 élèves ont suivi les cours à Anvers, en 1888; soit 1 de plus qu'en 1887.

A Ostende, les cours ont été fréquentés par 58 élèves; soit 19 de moins que l'année précédente.

Le nombre de bourses d'études (20) accordées en 1888 dépasse de 8 celui de 1887.

26 diplômes ont été conférés, en 1888, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1888.	1887.	Différences pour 1888.
Long cours . . . . .	24	16	+ 8
Cabotage . . . . .	2	5	— 3

Le cours de navigation de Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1888, par 14 élèves; 1 de plus que l'année précédente.

Un arrêté royal du 12 novembre 1888 a organisé aux écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende un cours spécial de machines à vapeur marines et institué un diplôme de mécanicien de bateau à vapeur.

L'enseignement est donné gratuitement par des fonctionnaires du service technique de la Marine de l'État et placé sous la surveillance du conseil d'administration de chaque école.

17 jeunes gens à Anvers et 51 à Ostende se sont fait inscrire pour ce cours spécial.

#### § 5. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

La dépense qui, en 1887, s'élevait à fr. 211,888-98, a été de fr. 249,488-19 en 1888; soit une augmentation de fr. 37,599-21, provenant, d'une part, des travaux de radoub qui ont dû être effectués au garde-pêche à voiles *Ville d'Ostende*, et, d'autre part, de l'installation de la lumière électrique à bord de l'avis *Ville d'Anvers*.

Comme les années précédentes, ces deux bâtiments ont été affectés alternativement à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord, surveillance qui a été exercée d'une manière pour ainsi dire incessante.

#### § 4. SAUVETAGE.

Les remorqueurs de l'État ont assisté et ramené à Ostende une malle du service d'Ostende-Douvres ayant à bord 26 hommes d'équipage et 44 passagers et qui avait une avarie grave à sa machine; ils ont, en outre, renfloué trois chaloupes de pêche.

Le service du sauvetage a eu à supporter, en 1888, une dépense extraordinaire de fr. 33,938-33. Cette dépense provient de la création d'une nouvelle station de sauvetage à l'endroit dit « Coq », près de Clemskerke. L'établissement de ce poste a été décidé à la suite de naufrages survenus en vue des côtes entre Ostende et Blankenberghe. L'absence de tout moyen de secours sur cette partie du littoral assez étendue avait eu des conséquences funestes.

Un accord est intervenu avec le Département des Finances pour faire desservir la nouvelle station en partie par des matelots de la douane; l'emplacement choisi étant éloigné de toute habitation, il a fallu faire construire un groupe de petites maisons pour loger les sauveteurs et leurs familles, ainsi qu'un corps de garde.

Les travaux ont été adjugés en 1888; ils seront terminés l'an prochain et la station sera complètement installée pour l'hiver de 1889.

### IV.

#### Résultats financiers.

##### § 1<sup>er</sup>. RECETTES.

11, p. D, 13. En 1887, les recettes procurées par les divers services de la Marine se sont

élevées à fr. 5,905,756-22; elles ont été, en 1888, de fr. 4,411,867-27; en augmentation, par conséquent, de fr. 206,411-05.

### § 2. DÉPENSES.

Les dépenses qui avaient été, en 1887, de fr. 4,198,969-74, sont montées, en 1888, à fr. 4,410,596-29; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 211,426-55. II, p. D, 13.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 5,515-50 en faveur de 1887.

## V.

### Lignes postales transatlantiques.

#### § 1<sup>er</sup>. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET LES ÉTATS DE LA PLATA.

L'annexe III résume le mouvement des marchandises et des passagers transportés en 1887 et 1888, et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et La Plata. III, p. D, 14.

En 1887, il a été transporté, dans les deux sens, 109,725 tonneaux de marchandises; en 1888, 95,472 1/2 tonneaux.

Le mouvement général des passagers a été : en 1887, de 306 voyageurs; de 426 en 1888.

Le taux du fret, à l'importation et à l'exportation, a subi une augmentation en 1888, sauf en ce qui concerne le taux du fret de Rio-de-Janeiro pour Anvers, lequel a diminué.

Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires, en 1887 et 1888, sont détaillés à l'annexe IV. IV, p. D, 15.

#### § 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK.

L'annexe V résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés, en 1887 et 1888. Elle indique, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874). V, p. D, 16.

Le mouvement général était, pour 1887, de 285,658 tonneaux de marchandises et de 57,956 passagers. En 1888, il est représenté par 247,545 tonneaux de marchandises et 57,175 passagers. Le nombre des traversées, pendant ce dernier exercice, s'est élevé, dans les deux sens, à 104.

L'annexe VI renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires en 1887 et en 1888. VI, p. D, 17.



(10)

# **ANNEXES**

**DE LA PARTIE D:**

## N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1888 et 1887.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1888.	ANNÉES.		Différences pour 1888.	ANNÉES.		Différences pour 1888.		
	1888.	1887.		1888.	1887.		1888.	1887.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	9,199	7,581	+ 1,609	85,524 25	71,705 80	+13,818 45
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	14,560	10,891	+ 3,869	101,175 80	75,346 45	+25,829 35
	Enfants.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	203	142	+ 61	943 95	600 30	+ 283 65
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	283	166	+ 117	990 50	581 "	+ 400 50
	Billets aller-retour.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	7,434 (1)	5,030 (1)	+ 1,804	55,197 45	42,470 90	+12,726 55
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	12,512 (1)	9,392 (1)	+ 3,120	69,754 40	52,976 40	+16,778 "
Id. (prix réduit).	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	5,420 (1)	2,946 (1)	+ 2,474	25,203 "	13,798 90	+11,404 10	
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	6,432 (1)	5,690 (1)	+ 742	22,351 20	19,772 75	+ 2,578 45	
Suppléments de 2 <sup>e</sup> à 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	17,825	7,800	+ 6,025	"	"	"	32,488 75	18,330 "	+14,158 75		
Cabines particulières . . . . .	1,746	1,239	+ 507	"	"	"	12,222 "	8,673 "	+ 3,549 "		
Ensemble . . . . .	—	—	—	56,031 (2)	42,238 (2)	+ 13,796	405,851 30	304,315 50	+101,535 80		
Bagages . . . . . Kilog.	107	112	5	6,900	6,570	+ 330	487 50 (3)	450 20 (3)	+ 17 30		
Chevaux . . . . . Têtes.	"	"	"	12	17	— 5	481 80	682 55	— 200 75		
Chiens . . . . . —	"	"	"	187	132	+ 55	859 55	613 80	+ 255 75		
Voitures à deux roues . . . . . Nombre.	"	"	"	1	"	+ 1	40 15	"	+ 40 15		
— à quatre roues . . . . . —	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Finances . . . . .	de 1,000 fr. et au-dessous. Groupe.		"	"	"	3,573	2,302	+ 1,271	1,766 50	1,151 "	+ 635 50
	de plus de 1,000 francs. —		"	"	"	"	"	1,261	+ 1,261	"	630 50
Journaux . . . . . Kilog.	"	"	"	74,015	68,611	+ 14,596	2,389 35 (4)	4,983 03	— 2,593 68		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins . . . . .		127,028	127,415	— 387	351,094 (5)	381,245 (5)	— 1,161	31,757 "	31,853 75	— 96 75
	de 3 à 5 kilog. . . . .		4,216	3,184	+ 1,062	12,738 (5)	9,552 (5)	+ 3,186	2,123 "	1,502 "	+ 531 "
	de 5 kilog. et moins . . . . .		107,747	117,654	— 9,857	323,241 (5)	352,962 (5)	— 29,661	28,390 10	30,818 46	— 2,428 36
Petits colis.	de plus de 5 à 10 kilog. —		41,174	42,298	— 1,124	286,218 (6)	296,088 (6)	— 7,868	25,982 85	26,501 81	— 618 96
	de plus de 10 kilog. . . . .		"	"	"	908,362 (7)	1,110,146 (7)	—201,784	53,446 25	64,348 76	—10,902 51
	Grande vitesse. — Poids taxé. .		"	"	"	884,455	"	+ 884,455	26,663 85	"	+26,663 85
Tarif réduit.	Service anglo-belge-suisse. . . . .		"	"	"	79,120	80,418	— 1,298	2,373 60	2,412 53	— 38 93
	Transports de poisson, viandes, œufs, etc. . . . .		"	"	"	16,950 (8)	195,087	—178,237	510 50	7,152 15	— 6,641 65
	Transports de levure, beurre et fruits . . . . .		"	"	"	36,350	599,375	—563,025	727 "	11,987 50	—11,260 50
Produits extraordinaires . . . . . fr.	"	"	"	"	"	"	"	645 "	254 41	+ 390 59	
Subside du Gouvernement anglais . . . . . fr.	"	"	"	"	"	"	"	113,700 04	113,801 06	— 101 02 (9)	
Totaux . . . . . fr.	698,105 34	603,549 01	+94,556 33								

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilog. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) La taxe des envois, paquets, journaux, délaigués entre la Belgique et l'Angleterre a été réduite de fr. 5.00 à 3 fr. par 100 kilogr., à partir du 15 janvier 1888.

(5) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(6)

(7) Colis taxés au poids.

(8) Les taxes spéciales, applicables aux envois : poissons, viandes, œufs, beurre, levures, fruits, etc., ont été supprimées à partir du 1<sup>er</sup> février 1888.

(9) Cette diminution résulte de la baisse de valeur de la livre sterling dans le cours de la Bourse.

## N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1888 et 1887.

SERVICES.	1888.	1887.	Différences par 1888.					
<b>RECETTES.</b>								
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	698,105 34	633,549 01	+ 94,556 33					
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre . . . . .	63,173 60	61,686 81	+ 1,486 88					
Pilotage . . . . .	2,237,970 49	2,182,408 37	+ 55,562 12					
Phares et fanaux . . . . .	998,685 27	923,630 35	+ 75,054 89					
Remorque sur la côte de Flandre . .	27,442 30	22,279 20	+ 5,163 10					
Police maritime . . . . .	116,510 18	112,202 45	+ 4,307 73					
Services spéciaux . . . . .								
Écoles de navigation . . . . .								
Pêche maritime . . . . .								
Sauvetage . . . . .								
<b>Totaux . . . fr.</b>	<b>4,111,867 27</b>	<b>3,905,756 22</b>	<b>+ 206,111 05</b>					
<b>DÉPENSES.</b>								
	<b>PERSOINNEL.</b>	<b>MATÉRIEL.</b>	<b>TOTAL.</b>		<b>PERSOINNEL.</b>	<b>MATÉRIEL.</b>	<b>TOTAL.</b>	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	436,185 07	1,068,624 12	1,504,810 19	412,273 61	1,033,770 52	1,446,044 13	+ 58,766 06	
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	47,265 17	46,723 58	93,988 75	45,838 84	38,497 84	84,337 68	+ 9,652 07	
Pilotage . . . . .	1,862,759 20	200,226 21	2,062,985 41	1,840,539 94	189,792 60	2,030,332 54	+ 52,652 87	
Phares { Éclairage de la côte . . . . .	24,341 55	19,009 51	43,351 06	24,577 31	21,032 64	45,609 95	— 2,258 89	
et fanaux. { — de l'Escaut . . . . .	122,553 37	42,659 71	165,413 08	120,355 71	26,110 30	146,466 01	+ 18,947 07	
Remorque sur la côte de Flandre . .	27,509 85	14,371 53	41,881 38	27,226 05	12,275 14	39,501 19	+ 2,380 19	
Police maritime . . . . .	83,621 38	14,860 33	98,481 71	80,676 43	14,578 "	95,254 48	+ 3,227 23	
Services spéciaux . . . . .	29,320 42	13,199 50	42,519 92	32,193 08	15,343 92	47,537 "	— 5,017 08	
Écoles de navigation . . . . .	17,173 32	3,593 66	20,766 98	17,121 64	2,107 87	19,229 51	+ 1,539 47	
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc. . . . .	157,840 44	96,617 75	249,468 19	133,375 32	59,513 66	211,888 98	+ 37,599 21	
Sauvetage et stations de signaux . .	25,946 48	40,761 14	66,707 62	27,355 53	5,413 74	32,769 27	+ 33,938 35	
<b>Totaux fr.</b>	<b>2,849,517 25</b>	<b>1,569,879 04</b>	<b>4,419,395 29</b>	<b>2,781,533 61</b>	<b>1,417,436 23</b>	<b>4,198,969 74</b>	<b>+ 211,426 55</b>	
<b>Recettes totales . . fr.</b>	<b>4,111,867 27</b>				<b>3,905,756 22</b>		<b>+ 206,111 05</b>	
<b>Dépenses — . . . .</b>	<b>4,410,396 29</b>				<b>4,198,969 74</b>		<b>+ 211,426 55</b>	
<b>Excédent { de dépenses . . . fr.</b>	<b>298,529 02</b>				<b>293,213 52</b>		<b>+ 5,315 50</b>	
<b>de recettes . . . fr.</b>	<b>"</b>				<b>"</b>			

N° III. — Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 23,63)		Chargement. En tonneaux de fret (13.14 ou 1,015 kilog.)				Passagers.	
		Totale.	Moyenne	BRESIL.	PLATA.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
<b>A l'exportation (d'Anvers).</b>									
1887	37 ( <sup>1</sup> )	58,014	1,568	14,393	49,963	64,356	1,739	306	8
1888	35 ( <sup>2</sup> )	58,078	1,659	12,950	42,809½	55,759½	1,593	426	12
<b>A l'importation.</b>									
1887	24	40,923	1,705	690	41,679	43,369	1,890	"	"
1888	24	42,306	1,762	2,534½	37,458½	39,713	1,655	"	"
<b>Exportation et importation réunies.</b>									
1887	61 ( <sup>1</sup> )	98,939	1,622	15,083	94,642	109,725	1,798	306	5
1888	59 ( <sup>2</sup> )	100,384	1,701	45,504½	79,968	95,472½	1,618	426	7

(<sup>1</sup>) Ce chiffre comprend 15 voyages spéciaux sur Rio-de-Janeiro, effectués conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la convention du 18 juin 1885.

(<sup>2</sup>) Ce chiffre comprend 11 voyages spéciaux sur Rio-de-Janeiro, effectués conformément à l'article 1<sup>er</sup> de la convention du 18 juin 1885.

TAUX MOYEN DU FRET.

Points de départ et de destination.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.		
<b>Exportation.</b>																						
D'Anvers à	Rio-de-Janeiro.	FR. C. (1) 83 54	FR. C. (1) 82 10	FR. C. (1) 83 99	FR. C. (1) 78 63	FR. C. (1) 66 76	FR. C. (1) 52 50	FR. C. (1) 50 00	FR. C. (1) 43 61	FR. C. 35 "	FR. C. 36 35	FR. C. 31 19	FR. C. 28 20	FR. C. 41 75	FR. C. 37 50	FR. C. 52 42	FR. C. 51 23	FR. C. 41 51	FR. C. 33 40	FR. C. 33 68	FR. C. 38 34	
	Buenos-Ayres.										FR. C. 39 13	FR. C. 33 93	FR. C. 36 33	FR. C. 28 47	FR. C. 40 81	FR. C. 41 74	FR. C. 47 37	FR. C. 43 97	FR. C. 51 23	FR. C. 31 92	FR. C. 33 22	FR. C. 37 58
<b>Importation.</b>																						
De Rio-de-Janeiro																						
De Buenos-Ayres.																						
à Anvers.	FR. C. (1) 98 97	FR. C. (1) 46 83	FR. C. (1) 52 50	FR. C. (1) 57 70	FR. C. (1) 55 33	FR. C. (1) 59 83	FR. C. (1) 50 00	FR. C. (1) 68 95	FR. C. 161 37	FR. C. 167 60	FR. C. 51 35	FR. C. 51 81	FR. C. 61 10	FR. C. 66 61	FR. C. 56 97	FR. C. 53 18	FR. C. 54 13	FR. C. 41 30	FR. C. 66 81	FR. C. 43 57		

(<sup>1</sup>) L'insuffisance des renseignements n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata.

N° IV. — Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	NOMBRE DE TRAVERSÉES.	TAXES POSTALES LIQUIDÉES.	DROITS DE PILOTAGE et de FRAUX REMBOURSÉS.	PRIMES de RÉGULARITÉ.	AMENDES pour RETARD AU DÉPART ou dans la durée des trajets.	SOLDE des PRIMES ET AMENDES. — P == Primes. A == Amendes.	Total général des AVANTAGES. (Dédution faite des amendes.)	MOYENNE des AVANTAGES par traversée.	Observations.
1887	43	Fr. C. 2,272 95	Fr. C. 46,307 08	Fr. C. 213,930 "	Fr. C. 23,850 "	Fr. C. P. 188,100 "	Fr. C. 236,970 63	Fr. C. 4,936 88	
1888	48	Fr. C. 3,908 97	Fr. C. 46,078 86	Fr. C. 340,700 "	Fr. C. 14,550 "	Fr. C. P. 326,150 "	Fr. C. 376,227 83	Fr. C. 7,838 08	

N° V. — Service postal d'Anvers sur New-York.

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 2,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (le 13,14 ou 1,015 kilog.)		Passagers.	
		Totale.	Moyens.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
<b>A l'exportation (d'Anvers).</b>							
1887	53	179,359	3,384	436,858	2,582	28,122	530
1888	52	177,858	3,420	427,974	2,461	26,822	•
<b>A l'importation.</b>							
1887	53	179,867	3,393	446,800	2,769	9,834	485
1888	52	176,721	3,398	419,574	2,209	10,353	499
<b>Exportation et importation réunies.</b>							
1887	106	359,226	3,388	283,658	2,676	37,956	358
1888	104	354,579	3,409	247,545	2,380	37,173	•

TAUX MOYEN DU FRET.

1874.	1875	1876	1877.	1878.	1879	1880.	1881.	1882.	1883	1884.	1885	1886	1887	1888.
<b>Pour l'exportation.</b>														
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
24 33	23 60	22 48	21 36	20 86	17 16	21 79	16 28	19 83	21 51	19 58	18 11	19 29	21 99	25 91
<b>Pour l'importation.</b>														
31 47	36 54	16 09	41 76	45 60	39 02	36 45	27 15	25 71	25 16	21 73	21 22	21 08	17 59	18 49

**N° VI. — Service postal d'Anvers sur New-York.**

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées.	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	DROITS de pilotage et de taxes remboursés.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1887	118	44,594 01	425,556 49	79,335 11	2,562 50	516,943 11	4,380 87
1888	104	4,320 51	375,679 49	»	»	380,000 »	3,653 84