

(I)

( N° 200 )

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SEANCE DU 17 MAI 1890

# CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1889

## 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

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

SUCCESEUR DE FR. GOBBAERTS

Rue de la Limite, 21

1890

(11)

(III)

**MESSIEURS,**

En exécution de l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, 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 1889.

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 1889.

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

**DE BRUYN.**

(14)

(V)

---

---

## 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 concédés construits par des sociétés ayant obtenus des concessions de péages . . . . .	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	I, II, VIII et IX de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation. . . . .	A, 8	III, V et VII
§ 3. Compte financier. . . . .	A, 9	IV
§ 4. Bilan ou situation générale . . . . .	A, 9	I, IV, VI, X, XI, XII et XXVI

###### II. Renseignements divers.

§ 1 <sup>er</sup> . Revenu du chemin de fer . . . . .	A, 15	IV
§ 2. Coefficient d'exploitation . . . . .	A, 14	VI
§ 3. Principaux résultats statistiques des exercices 1889 et 1888. . . . .	A, 14	
§ 4. Personnel . . . . .	A, 16	
§ 5. Caisse de retraite et de secours des ouvriers. . . . .	A, 17	

## CHAPITRE II.

## VOIES ET TRAVAUX.

## I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe.

		Pages.
XIII de la partie A.	§ 1 <sup>er</sup> . Lignes en exploitation au 31 décembre 1889 . . . . .	A, 19
	§ 2. Longueurs moyenne exploitée en 1889 . . . . .	A, 20
	§ 3. Signaux . . . . .	A, 21
	§ 4. Passages à niveau . . . . .	A, 24
	§ 5. Raccordements industriels et gares privées . . . . .	A, 22
	§ 6. Raccordements vicinaux et traverses vicinales . . . . .	A, 22
	§ 7. Stations . . . . .	A, 22
	§ 8. Rails . . . . .	A, 25
	§ 9. Billes et traverses . . . . .	A, 26
	§ 10. Approvisionnements payés sur fonds budgétaires . . . . .	A, 27
	§ 11. Approvisionnements payés sur fonds spéciaux . . . . .	A, 28
	II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux . . . . .	28

## CHAPITRE III.

## TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XIV et XV	»	§ 1 <sup>er</sup> . Matériel de traction et de transport . . . . .	A, 51
XVI à XXI	»	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport . . . . .	A, 52
		§ 3. Wagons de particuliers . . . . .	A, 54
		§ 4. Parcours des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État . . . . .	A, 54
XXII	»	§ 5. Parcours des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État . . . . .	A, 56
		§ 6. Parcours des véhicules de l'État dans les trains étrangers sur les lignes étrangères . . . . .	A, 57
XXII	»	§ 7. Composition moyenne des trains de l'État . . . . .	A, 57
		§ 8. Nombre et parcours des trains . . . . .	A, 58
		§ 9. Utilisation du matériel de transport . . . . .	A, 58
		§ 10. Achat de combustibles . . . . .	A, 59
XXIV	»	§ 11. Charbon consommé par les locomotives . . . . .	A, 40
		§ 12. Charbons menus et charbons gailleux . . . . .	A, 41
		§ 13. Éclairage à l'huile . . . . .	A, 41
		§ 14. Éclairage au gaz des gares et des ateliers . . . . .	A, 41
		§ 15. Éclairage des trains au gaz riche . . . . .	A, 42
		§ 16. Éclairage électrique . . . . .	A, 42

Annexes à consulter.

	Pages.	
§ 17. Chauffage des trains . . . . .	A, 45	
§ 18. Graissage . . . . .	A, 45	
§ 19. Approvisionnements en magasin . . . . .	A, 44	XXV, XXVI et XXVII de la partie A.
II. Améliorations et innovations introduites dans le		
<i>service de la traction et du matériel</i> . . . . .	A, 45	

## CHAPITRE IV.

## EXPLOITATION.

## I. Mouvement et recette.

§ 1 <sup>er</sup> . Voyageurs . . . . .	A, 47	X, XXIX et XXX	»
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	A, 51	X, XXIX et XXX	»
§ 5. Produits extraordinaires. . . . .	A, 52	XI	»
§ 4. Produits divers . . . . .	A, 55	XII	»
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport. . . . .	A, 55		
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service. . . . .	A, 54		

II. Améliorations et innovations apportées dans le  
    *service des transports* . . . . . A. 55

## A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 <sup>er</sup> . Tarifs pour voyageurs et bagages . . . . .	A. 55
§ 2. Voyages circulaires . . . . .	A, 57
§ 3. Tarifs pour marchandises . . . . .	A, 57

## B. Améliorations et innovations dans le service des trains.

§ 1 <sup>er</sup> . Trains de voyageurs . . . . .	A, 62
§ 2. Trains de marchandises . . . . .	A, 65

## III. Accidents.

§ 1 <sup>er</sup> . Déraillements et collisions de trains . . . . .	A, 64	XXXI	»
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains . . . . .	A, 67	XXXI	»
§ 5. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains . . . . .	A, 67		

## IV. Contraventions . . . . . A, 70

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, 71	XXXII	»
§ 2. Développement des voies ferrées . . . . .	A, 72		
§ 5. Stations, haltes et points d'arrêts . . . . .	A, 75	XXXIII	»
§ 4. Gares privées et raccordements industriels . . . . .	A, 75	XXXIII	»

## Annexes à consulter.

		II.	
XXXIV de la partie A.		SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT . . . . .	Pages. A, 74
		III.	
XXXV »		PARCOURS DES TRAINS . . . . .	A, 75
		IV.	
		MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.	
XXXVI »	§ 1 <sup>er</sup> .	Voyageurs . . . . .	A, 75
XXXVI »	§ 2.	Bagages . . . . .	A, 76
XXXVI »	§ 3.	Petites marchandises . . . . .	A, 77
XXXVI »	§ 4.	Grosses marchandises . . . . .	A, 77
XXXVI »	§ 5.	Finances . . . . .	A, 77
XXXVI »	§ 6.	Équipages . . . . .	A, 78
XXXVI »	§ 7.	Chevaux et bestiaux . . . . .	A, 78
XXXVI »	§ 8.	Produits extraordinaires . . . . .	A, 78
XXXVI »	§ 9.	Récapitulation des recettes . . . . .	A, 79
		V.	
XXXVI »		DÉPENSES D'EXPLOITATION . . . . .	A, 79
		VI.	
XXXV »			
XXXVI »		RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . . . . .	A, 80
		VII.	
XXXVII »		PERSONNEL . . . . .	A, 80
		VIII.	
XXXVIII »		ACCIDENTS . . . . .	A, 81
		IX.	
		CONTRAVENTIONS . . . . .	A, 81
		X.	
		AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS. . . . .	A, 82

## ANNEXES DE LA PARTIE A.

2<sup>e</sup> SECTION.

## CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

		Pages.
N° I.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à la fin de 1889 . . . . .	A, 88
• II.	Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1889 . . . . .	A, 90
• III.	Compte d'exploitation. Exercice 1889 . . . . .	A, 92
• IV.	Compte financier. Exercice 1889. — Charges et ressources . . . . .	A, 92
• V.	Comptes généraux annuels de l'exploitation du chemin de fer . . . . .	A, 94
• VI.	Coefficients d'exploitation . . . . .	A, 95
• VII.	Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1889 et 1888 . . . . .	A, 96
• VIII.	Resumé des lois et crédits pour le premier établissement du chemin de fer de l'État et répartition des crédits alloués pour le premier établissement du chemin de fer. Situation au 31 décembre 1889. . . . .	A, 98
• IX.	Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État effectuées depuis le 1 <sup>er</sup> mai 1854 jusqu'aux 31 décembre 1889. . . . .	A, 104
• X.	Recettes brutes de l'exploitation des trains de voyageurs et de marchandises depuis l'origine . . . . .	A, 115
• XI.	Produits extraordinaires 1855-1889 . . . . .	A, 118
• XII.	Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer 1855-89. . . . .	A, 120
• XIII.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie . . . . .	A, 122
• XIV.	Importance du matériel de traction en 1889 . . . . .	A, 125
• XV.	Situation de l'effectif du matériel roulant. . . . .	A, 124
• XVI.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes . . . . .	A, 127
• XVII.	Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur argent du matériel . . . . .	A, 128
• XVIII.	Situation du matériel de voyageurs au point de vue des places offertes. — Renouvellements et extensions, voitures de 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> classes, voitures mixtes. . . . .	A, 129
• XIX.	Situation au point de vue du tonnage utilisable du matériel roulant. — Véhicules pour trains de marchandises et pour services divers . . . . .	A, 132
• XX.	Situation de l'effectif en essieux de certaines catégories du matériel de transport. — Renouvellements et extensions. . . . .	A, 134

	Pages.
n° XXI. Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur argent . . . . .	A, 156
• XXII. Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport pendant l'année 1889 . . . . .	A, 157
• XXIII. Parcours kilométrique des véhicules dans les trains de l'État et étrangers . . . . .	A, 140
• XXIV. Consommation de charbon des locomotives en 1889 et 1888.	A, 142
• XXV. Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs. — Année 1889 . . . . .	A, 145
• XXVI. Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements et du matériel pendant l'année 1889 et situation au 31 décembre 1888 et 1889 . . . . .	A, 146
• XXVII. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts . . . . .	A, 147
• XXVIII. Situation et mouvement des mitrailles et pièces hors d'usage en 1889 (magasin central et dépôts) . . . . .	A, 154
• XXIX. Abonnements généraux contractés en 1889 . . . . .	A, 158
• XXX. Abonnements contractés : A. Élèves en général ; B. Élèves fils d'agents de l'administration ; C. Ouvriers de l'administration . . . . .	A, 160
• XXXI. Dérailements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1889 . . . . .	A, 162

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

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

n°XXXII. Développement des lignes, à la fin de 1889 . . . . .	A, 164
• XXXIII. Relevé des stations, haltes, points d'arrêts et raccordements industriels, à la fin de 1889. . . . .	A, 165
• XXXIV. Matériel roulant. Effectif, à la fin de l'année. . . . .	A, 166
• XXXV. Parcours kilométrique des trains . . . . .	A, 167
• XXXVI. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation . . . . .	A, 168
• XXXVII. Personnel. Effectif, à la fin de l'année . . . . .	A, 172
• XXXVIII. Accidents survenus aux personnes. . . . .	A, 174

## PARTIE B.

### POSTES.

#### I

#### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

Annexe à consulter.

## II.

## STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

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

## III.

## OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

## A. Mandats et bons de poste.

§ 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, 8	II et III "

## B. Effets de commerce.

## Résultats comparatifs.

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

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

D. Quittances (service intérieur). . . . B, 8 II et III "

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

F. Abonnements aux journaux . . . . B, 10

G. Caisse d'épargne. . . . . B, 10

H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés . B, 10

## IV.

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

## V.

## DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 <sup>er</sup> . Service de distribution . . . . .	B, 11
§ 2. Service de transmission . . . . .	B, 11

## VI.

PERSONNEL . . . . . B, 12

Annexe à consulter.

## VII.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

	PAGES.
IV et V de la partie B. § 1 <sup>er</sup> . Recette . . . . .	B, 12
§ 2. Dépense . . . . .	B, 12

## ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1889 . . . . .	B, 14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1889 et 1888. . . . .	B, 16
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1889 et 1888 . . . . .	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1889 et 1888 . . . . .	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1889 et 1888 . . . . .	B, 20

## PARTIE C.

## TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I<sup>er</sup>.

## TÉLÉGRAPHES.

## I.

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

## II.

## STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 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
I de la partie C. § 2. Télégrammes de service. . . . .	C, 4

Annexes à consulter.

## III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU  
ET APPAREILS.

	PAGES.
§ 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.

N° 1. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1889 et 1888. C,	16
--	----

## PARTIE D.

## MARINE.

## I.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

## II.

## SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 <sup>er</sup> . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	D, 4
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	D, 6
§ 3. Pilotage. . . . .	D, 7

I et II de la partie D.

II  
II

## Annexes à consulter.

		PAGES.
II de la partie D.	§ 4. Phares et fanaux . . . . .	D, 8
II .	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre . . . . .	D, 8
II .	§ 6. Police maritime . . . . .	D, 8

## III.

## SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

II .	§ 1 <sup>er</sup> . Hydrographie . . . . .	D, 8
	§ 2. Écoles de navigation . . . . .	D, 8
	§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et école des mousses . . . . .	D, 9
	§ 4. Sauvetage . . . . .	D, 9

## IV.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

III et VI .	§ 1 <sup>er</sup> . Recettes . . . . .	D, 10
V et VI .	§ 2. Dépenses . . . . .	D, 10

## V.

## LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

III et IV .	§ 1 <sup>er</sup> . Service postal d'Anvers sur le Brésil et les États de la Plata.	D, 10
V et VI .	§ 2. Service postal d'Anvers sur New-York . . . . .	D, 11
	§ 3. Service sur l'Australie . . . . .	D, 11

## ANNEXES DE LA PARTIE D.

## MARINE.

N° 1.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1889 et 1888 . . . . .	D, 14	
II	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1889 et 1888 . . . . .	D, 15	
III.	Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.	Mouvement. — Taux moyen du fret . . . . .	D, 16
IV.			Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . .
V.	Service postal d'Anvers sur New-York.	Mouvement. — Taux moyen du fret . . . . .	D, 18
VI.			Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . .

(XV)

# PARTIE A.

---

CHEMINS DE FER.



(1)

A

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 terrain et travaux :

DESIGNATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décrété leur construction.	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense	CREDITS figurant dans la colonne 4 du tableau approuvé par arrêté du 22 août 1880.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1889.				Sommes dépensées au 31 décembre 1888.	Sommes dépensées au 31 décembre 1889.
				Études.	Terrains.	Travaux.	TOTALES.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Léopold) . . . . .	17 juillet 1877, art. 1 <sup>er</sup> , § 18. 23 mai 1880, art. 1 <sup>er</sup> , § 5.	4,300,000	14,578 61	»	»	2,400 99	2,400 99	2,481,998 30	2,486,408 31
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40	13,000,000	1,177,737 87	16,019 69	1,513 61	892,675 05	9,0209 21	12,070,777 93	12,980,987 18
Audenarde à Orroir . . . . .	4 août 1879, § 42.	2,500,000	1,462,384 07	7,740 40	7,233 01	736,202 78	731,176 19	525,125 30	1,276,301 78
Station de Braine-l'Alleud. . . . .	4 août 1879, § 45	250,000	317 06	»	13 01	»	13 01	76,643 06	76,695 07
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	295,000	15,000	»	»	»	»	279,963 35	279,563 35
Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir.	25 août 1885	7,250,000	2,500,000	23,327 17	41,242 82	2,286 71	66 576 70	51,815 95	118,702 65
Ceinture de Liège . . . . .	14 août 1887.	»	2,267 29	»	»	»	»	740,732 71	740,732 71
Gedinne à la Lesse . . . . .	19 août 1889.	6,500,000	500,000	4,172 32	»	»	4,172 32	»	4,172 32
Saint-Aubin à Ermelton-s/Diert.	19 août 1889.	2,300,000	500,000	5,583 01	»	»	5,583 01	»	5,583 01
Aubel à Bleyberg . . . . .	19 août 1889.	1,000,000	400,000	2,000	»	»	2,000	»	2,000

**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. . . . .	245,837
En 1889, la Banque n'a livré aucune section.	
b) La section d'Estaimpuis à la frontière, la dernière à livrer, sur laquelle les travaux étaient en cours d'exécution au 31 décembre 1889 . . . . .	2.686
Ensemble. . . . .	<u>246.525</u>

Une loi française du 21 février 1889 a approuvé la convention, signée à Paris, le 22 août 1888, entre la France et la Belgique, pour le raccordement, à la frontière, des chemins de fer de Roubaix à la frontière belge, vers Audenarde, et d'Avelghem à Estaimpuis et à la frontière française, dans la direction de Roubaix.

La valeur nominale des titres de la dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait au 31 décembre 1888 à . . . . . fr.	58,547,900
Pendant l'année 1889, il lui a été remis des titres pour . . . . .	50,600
De sorte qu'au 31 décembre 1889, elle avait reçu en titre fr.	<u>58,578,500</u>

En outre, la Banque a reçu en numéraire :

a) Au 31 décembre 1888, 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 . . . . . fr.	3,295,138 60
b) En 1889, pour primes de rails . . . . .	14,578 10
Total. . fr.	<u>5,509,716 70</u>

*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 15 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 :

	Metres.
Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée par la vallée de la Molignée. . . . .	21,054.15
Éprave à Wanlin . . . . .	8,258.50
Bastogne à la frontière Grand Ducale dans la direction de Wiltz. . . . .	8,408.86
Ensemble. . . . .	57,721.51

Ces longueurs sont celles des avant-projets.

	metres
Au 31 décembre 1888. MM. Cousin et frères avaient livré à l'État, à fin d'exploitation . . . . .	17,009.80
En 1889, ils ont livré la section de Villers sur Lesse à Wanlin. . . . .	4,555.24
Ensemble. . . . .	21,565.04

La longueur totale des lignes livrées à l'État à fin d'exploitation, directement par la Société de construction prédésignée, est restée ce qu'elle était au 31 décembre 1888. 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 1888. fr. 54,486,151-51.

Le Gouvernement avait, en outre, payé à la même Société une somme de 550,000 francs pour reprise du matériel de voies. Quant aux trois lignes faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet et 25 août 1885, 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 1889 à . fr. 11,568,858 11

L'État leur a payé en outre en 1889, pour primes de rails . . . . .	10,558 28
Ensemble. . fr.	11,579,416 59

**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.

La ligne a été ouverte à l'exploitation le 15 juillet 1889.

(4)

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

---

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

---

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

##### RÉSULTATS FINANCIERS.

---

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

Pour justifier plus complètement les capitaux appliqués à la construction des voies ferrées de l'État et à leur armement, les tableaux annexes n<sup>os</sup> VIII et IX résument, depuis l'origine jusque fin 1889, les lois de crédits mis à la disposition du Gouvernement, à titre de *premier établissement*.

Ces tableaux permettent en outre d'apprécier l'affectation de ces crédits. Ainsi il a été dépensé (pp. 90 et 105) :

1 <sup>o</sup> Pour les lignes construites directement par l'État :			
a) Construction et parachèvement . . . . . fr.	553,422,879 44	} 580,949,500 28	} 587,645,225 54
b) Matériel fixe des stations.	58,760,810 02		
c) Dépenses générales . . . . .	9,000,661 87		
d) Approvisionnements à pied d'œuvre . . . . .	65,449 25		
2 <sup>o</sup> Pour parachèvement des lignes concédées exploitées à charge de parts de recettes ou de redevance fixe . . . . . fr.	7,287,995 57		
3 <sup>o</sup> Pour acquisition du matériel roulant . . . . .	199,407,729 89		
4 <sup>o</sup> Pour les lignes construites à forfait :			
a) Valeur des lignes . . . . .	159,625,055 95	} 166,790,745 80	
b) Parachèvement. . . . .	7,167,691 85		
À reporter. . . . . fr.			754,455,971 54

	Report. . . . . fr.	754,435,971 34
5° Pour les lignes rachetées par l'État :		
a) Coût des lignes . . . fr.	454,651,558 52	} 481,536,556 17
b) Travaux de parachève- ment . . . . .	46,725,017 65	
c) Acquisition du matériel . . . . .	66,846,254 45	
6° Pour intérêts pendant la durée des travaux des à la construction des lignes par l'État . . . . . fr.		17,401,464 37
<b>Le capital de premier établissement est de . . . . . fr.</b>		<b>1,520,040,026 31</b>

Considéré au point de vue des charges financières, le capital utile se déduit des faits suivants :

Les sommes engagées dans les lignes exploitées au cours de l'exercice 1888, non compris celle de fr. 15,142,882-19, liquidée à titre d'avance aux sociétés chargées de l'exécution de travaux pour compte de l'État, s'élevaient à . . . . . fr. 1,284,122,184 97

Il a été liquidé, dans le courant de 1889, pour les sections suivantes livrées à l'exploitation, savoir :

Mettet à Ermeton . . . . . fr.	1,429,758 »
Villers-sur-Lesse à Wanlin . . . . .	1,519,776 »
Pendant le même exercice il a été dépensé pour travaux de parachève- ment . . . . .	8,559,211 07
En outre, du chef des dépenses qui précèdent, le compte de premier éta- blissement est grevé des intérêts servis pendant la durée des travaux, soit . . .	99,066 79
Enfin, il a été liquidé pour acquisition de matériel roulant . . . . .	6,104,151 38
<b>Ensemble. . . fr.</b>	<b>17,491,963 24</b>

Dont à déduire fr. 87,579-63, pro-  
duit des aliénations d'immeubles, réalisé  
en 1889 et fr. 73,795-19, part incom-  
bant au service des Postes et Télé-  
graphes dans les dépenses de premier  
établissement des bâtiments de stations,  
soit . . . . . fr. 161,374 82

Différence à ajouter pour les travaux  
et le matériel livrés à l'exploitation  
en 1889 . . . . . fr. 17,350,588 42

**Le capital utile, qui doit servir de base aux charges  
financières, atteignait donc au 31 décembre 1889 . fr. 1,301,452,773 39**

Voici, par nature d'application, la répartition du *capital utile*, qui était engagé dans les lignes en exploitation, à la fin de 1889 (annexe IX) :

1° Premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État (pp. 90 et 107) . . . . . fr.	320,418,049 14
2° Premier établissement et parachèvement des lignes construites à forfait pour compte de l'État (pp. 90 et 111) :	
a) Lignes de la convention-loi des 31 janvier-13 mars 1875 et 21 juillet-23 août 1885 . fr.	45,157,256 41
b) Lignes de la convention-loi du 19 décembre 1876. . . . .	15,781,515 80
c) Les lignes de la convention-loi des 1 <sup>er</sup> -26 juin 1877 . . . . .	97,775,495 54
d) Lignes de la convention-loi des 9-10 juin 1878 . . . . .	2,847,908 50
5° Valeurs des lignes rachetées au comptant ou moyennant annuités :	
a) Coût des lignes . . . . .	434,651,538 52
b) Parachèvement effectué par l'État. . . . .	46,725,017 63
c) Valeur du matériel roulant . . . . .	66,846,254 45
4° Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe et parts de recettes . . . . .	7,287,995 37
5° Dépendances des stations. . . . .	38,760,810 02
6° Acquisition de matériel roulant pour l'ensemble du réseau exploité. . . . .	199,407,729 89
7° Dépenses générales. . . . .	9,000,664 87
8° Approvisionnements à pied d'œuvre . . . . .	65,149 25
9° Intérêts intercalaires courus avant la mise en exploitation des lignes . . . . .	16,749,615 20
Somme égale au capital utile des lignes en exploitation (voir annexe I) . . . . . fr.	1,501,452,775 59

L'écart entre le capital de premier établissement et celui servant de base aux charges annuelles, se justifie comme suit :

Au capital utile de . . . . . fr. 1,501,452,775 59

Il faut ajouter :

1° Les sommes liquidées pour lignes en cours de construction . . . . . fr.	7,570,748 17
2° Les intérêts des capitaux dépensés pour ces lignes . . . . .	651,854 17
3° Les avances faites aux sociétés de construction pour lignes en voie d'exécution. . . . .	5,250,571 75
4° Les aliénations d'immeubles, les subsides des villes et la valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond cédée à une compagnie . . . . .	5,554,081 83
Montant égal au capital de premier établissement . fr.	1,520,040,026 51

## § 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

*Résultats.*

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, comprend : d'une part, les recettes encaissées du chef des transports de toute nature ainsi que les produits indirects; d'autre part, les dépenses imputées sur le budget pour l'exploitation du réseau. Ce compte accuse les résultats suivants :

Les recettes brutes de l'exercice 1889 ont été renseignées au <i>Moniteur</i> du 30 mai 1890. au montant de . . . fr.	136,855,369 87
Les parts de recettes remboursées aux sociétés concessionnaires, dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des produits bruts, se sont élevées à . . . .	4,385,906 14
<hr/>	
En conséquence, les recettes exclusivement afférentes à l'exploitation des lignes de l'État, ont été arrêtées au montant de. . . . .	132,469,463 73
Si l'on y ajoute les produits indirects (locations de terrains, bâtiments. etc.; ventes d'herbages, d'objets trouvés, etc.), soit . . . . .	64,322 82
<hr/>	
l'on obtient les recettes totales acquises au Trésor, soit . fr.	132,535,786 55
Les mêmes calculs appliqués aux résultats de l'exercice 1888, ont fait ressortir ces recettes à. . . . .	127,482,569 85
<hr/>	
D'où il résulte que les produits de 1889, au profit du Trésor, ont été <i>supérieurs</i> à ceux de l'exercice 1888, de fr.	5,051,216 72
<hr/>	
Les dépenses d'exploitation de 1889 ont été arrêtées approximativement, au montant de (annexe VII) . . fr.	75,255,052 05
Ces mêmes dépenses ayant été en 1888 de (!) . . . .	69,922,522 29
<hr/>	
il en résulte une augmentation pour l'exercice considéré, de	5,512,729 74
En comparant cette augmentation des dépenses aux recettes supplémentaires, soit . . . . .	5,051,216 72
<hr/>	
l'on constate que le produit exclusif de l'exploitation en 1889, a été inférieur à celui de 1888 de . . . . fr.	261,515 02

Ce résultat est la conséquence, entr'autres, du renchérissement des matières et objets de consommation, notamment du combustible nécessaire à la traction des trains.

---

(!) Fr. 70,005,552-40 — 85,240-11 = 69,922,522-29. (Voir annexe III, compte rendu de 1888.)

*Ressources.*

Pour couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement, le chemin de fer a disposé des ressources suivantes :

Recette nette, s'élevant d'après le compte d'exploitation (annexe III) à . . . . .	fr. 61,684,640 66
Intérêts en compte courant au taux de 3 1/2 p. % proportionnellement au temps, du chef :	
a) des recettes versées journellement dans les caisses de l'État par les comptables des stations. . . . .	1,079,481 21
b) du solde actif clôturant, fin 1888, le compte financier par fr. 120,392,819-62 (annexe IV) . . . . .	4,213,748 69
Ressources totales. . . . .	66,977,870 56

§ 3. COMPTE FINANCIER.

D'après ce compte, les charges et les ressources se résument comme suit :

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
Ainsi qu'il vient d'être établi par le compte d'exploitation, les ressources totales pour l'exercice 1889 s'élèvent à fr.	61,684,640 66	3,293,229 90	66,977,870 56
et, d'après l'annexe IV, les charges atteignent . . . . .	32,124,658 56	62,445 03	32,187,081 41
Si l'on ajoute à l'excédent de . . . fr.	9,560,002 50	3,250,786 83	(1) 14,790,789 15
le solde de fin 1888, soit . . . . .	18,553,706 75	102,037,112 89	120,592,819 62
on obtient, fin 1889, un solde total de. fr.	27,893,709 05	107,287,899 74	135,185,608 77
Ce solde ressort aussi du compte financier (annexe IV) dont l' <i>actif</i> s'élève à . . . . . fr. 187,570,690 18			
et le <i>passif</i> (32,124,658-56 + 62,445-03) à . . . . . 32,187,081 41			
	Différence égale. . . . .	fr.	135,185,608 77

§ 4. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

**Actif.** — Le *capital de premier établissement*, à l'exclusion de celui correspondant aux lignes dont l'exploitation est affermée par l'État, s'élève (annexe I) :

---

(1) Pour le solde des années antérieures, voir l'annexe V.

1° Du chef des constructions faites directement par l'État . . . . . fr. 580,557,250 17		
2° Pour le parachèvement des lignes exploitées, moyennant parts de recettes . . . . . 7,287,993 57	587,645,225 54	
3° Pour les lignes construites à forfait pour le compte de l'État . . . . . fr. 166,790,745 80		1,520,040,026 51
4° Pour les lignes rachetées au comptant ou moyennant annuités et pour les sommes affectées à leur parachèvement . . . fr. 553,702,590 60		
5° Le capital approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise, s'élève à . . . 12,500,000 »	548,202,590 60	
6° Les intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes, sont de . . . . . fr. 17,401,464 37		

Les dépenses liquidées depuis l'origine (1835), sur les budgets annuels de l'exploitation, pour travaux de premier établissement atteignent, fin 1886 (annexe VI, col. 5) . . . . . fr. 11,090,458 79

Depuis, aucun prélèvement de l'es-  
pèce n'a été fait.

Les approvisionnements en dépôt et payés sur les crédits de l'exploitation, représentent (annexe XXVI) :

Au 31 décembre 1888, calculés aux prix moyens du jour, une valeur de . . fr. 49,785,814 05 }  
qui a été augmentée en 1889 de 550,692 65 } 20,116,503 70  
par suite de variations dans les quantités et les prix.

Les intérêts acquis au compte financier, pour le reliquat des recettes versées au Trésor, déduction faite des dépenses liquidées pour compte de l'exploitation, atteignent :

Au 31 décembre 1888, à fr. 21,204,155 07 }  
et, pour l'exercice 1889, au } 22,285,616 28  
taux de 5 1/2 p. o/o, à (1) . . . 4,079,481 21 }

Les intérêts des soldes accumulés, toutes charges réglées, se chiffrent :

Au 31 décembre 1888, à fr. 87,560,057 74 }  
et pour 1889, au taux de } 91,775,786 45  
5 1/2 p. o/o, à (1) . . . . . 4,215,748 69 }

A reporter . . . fr. 1,465,304,571 51

(1) Voir annexe IV.

Report. . fr. 1,465,304,371 31

Les recettes de l'exploitation, non compris les produits indirects s'élèvent :

Depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1888, à fr.	2,604,419,357 95	} (1) 2,741,274,727 80
et pour l'année 1889, à . . . . .	136,855,369 87	

Les produits divers encaissés par l'Administration des domaines, au profit du chemin de fer, atteignaient :

Au 31 décembre 1888 . . . . . fr.	4,581,623 35	} (2) 4,645,948 15
et s'élèvent pour 1889, à . . . . .	64,322 82	

Total de l'actif. . . . . fr. 4,211,228,047 46

**Passif.** — L'amortissement des capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer, comporte :

Pour la période de 1855 à 1888, à . . . . . fr.	30,836,854 84	} 34,694,548 14
Pour l'année 1889 :		
sur les capitaux unifiés fin 1886. . . . .	5,781,792 62	
— dépensés depuis. . . . .	33,900 68	

Le capital restant à amortir est de . . . . . fr. 4,246,758,225 25

Capital des lignes exploitées, base des charges . . fr. 4,301,452,775 39

Capitaux avancés aux sociétés pour travaux en cours . . . . . fr.	15,255,171 09	} 18,587,252 92
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes, valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une compagnie . . . . .	3,554,081 85	

Montant égal au capital de premier établissement . fr. 4,320,040,026 31

Les charges d'intérêt et d'amortissement à supporter par le chemin de fer, sont chiffrées :

Pour la période de 1855 à 1888, à . . . . . fr.	896,185,982 52	} 945,424,267 27
et pour l'année 1889 :		
sur les capitaux unifiés fin 1886 (3) à . . . . .	46,067,565 26	
— dépensés depuis, à . . . . .	1,170,719 49	

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

Jusqu'au 31 décembre 1888 . . . . . fr. (4) 130,810,352 97	} 155,196,259 11
Pendant l'exercice 1889 . . . . .	

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

Jusqu'au 31 décembre 1888 . . . . . fr.	8,146,558 85	} 8,646,558 85
Pendant l'exercice 1889 . . . . .	500,000 »	

Les *sommes bonifiées* aux compagnies concession-

Report. . fr. 2,427,507,091 52

(1) Voir Annexe X.

(2) Voir Annexe XII.

(3) Voir p. A-89 du compte rendu de 1887.

(4) Annexe VIII de 1888.

A reporter. . fr. 2,427,307,091 52  
 naires, pour transports en service ayant transité par  
 leurs lignes et imputables sur les budgets de dépense,  
 s'élevaient :

Jusqu'au 31 décembre 1888 à . . . . . fr.	1,659,071 10	} (1) 1,659,518 57
Pendant l'exercice 1889 à . . . . .	447 47	

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

Au 31 décembre 1888 . . . . . fr.	390,785 45	} 408,285 45
et s'élevaient pour 1889 à . . . . .	17,500 »	

Le compte financier a pris en charge les intérêts sui-  
 vants, au profit du Trésor :

a) pour liquidations de parts de recettes :			
jusqu'au 31 décembre 1888. fr.	1,628,957 51	} 1,675,900 86	} 6,561,217 52
en 1889 (annexe IV) . . . . .	44,945 05		
b) pour soldes passifs, accumulés, à 4 p. % de 1857 à 1860 (2) . . . . .	4,687,516 96		

Les dépenses de l'exploitation ont nécessité :

Depuis l'origine jusque fin 1888, une somme de . . . . . fr.	1,553,883,551 11	} 1,609,118,585 14
et en 1889, de . . . . .	75,235,032 05	

Fr. 4,044,834,496 20

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

1° Les prélèvements faits sur les budgets de l'explo-  
 itation :

a) pour travaux de premier établissement (1847- 1886) (annexe VI, colonne 5) . . . . . fr.	11,090,458 79	} 166,590,551 26
b) pour approvisionnements restant en magasin au 31 décembre 1889 (voir à l'actif) . . . . .	20,116,505 70	

2° Les soldes actifs accumulés du  
 compte financier :

jusqu'au 31 décembre 1888 (annexe IV). . . . . fr.	120,592,819 62	} 155,185,608 77
Au cours de l'exercice 1889. . . . .	14,790,789 15	

Total égal à l'actif. . . . . fr. 4,214,225,047 46

En ajoutant à la somme de fr. 166,590,551-26, figurant ci-dessus pour

(1) L'État a été condamné à payer à certaines Sociétés les transports en service ayant transité par leurs lignes, mais comme les budgets ordinaires des dépenses étaient clos, il a été alloué des crédits supplémentaires pour liquider le passé. Ne pouvant rouvrir tous les comptes d'exploitation, ces dépenses ont été portées directement au compte financier; à partir de 1885, elles ont été imputées sur le budget ordinaire.

(2) Annexe VI de 1883, col. 4.

balance, celle de fr. 54,694,548-14 d'amortissement. le solde s'élèverait au montant total de fr. 221,085,099-40.

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 de l'État dans la même situation qu'une exploitation concédée, et cela à seule fin de pouvoir apprécier le degré de productivité du réseau.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales, depuis l'origine, se sont élevées à <sup>(1)</sup> . . . fr. 2.745,920,675 95 et que si l'on en déduit les dépenses d'exploitation, soit . . . fr. 1,609,418,585 14 et les charges financières s'élevant (annexe I) à . . . 1,408,906,583 78<sup>(2)</sup>

2,718,024,966 92

l'encaisse de l'exploitation est (annexe IV) de . . . fr. 27,893,709 03

A cette encaisse il faut ajouter :

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

1° Pour approvisionnements en dépôt. . . . fr. 20,116,503 70

2° Pour travaux de premier établissement . . . . 11,090,458 79

B. L'amortissement *chiffré* à. . . . . 54,694,548 14

Le *bénéfice de l'exploitation* ne doit donc être estimé, en fin de compte, qu'à . . . . . 115,797,199 66

### 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 (page 9) . . . . . fr. 66,977,870 56 les recettes correspondant aux lignes dont le coût de premier établissement n'est pas représenté dans le capital utile, savoir : (annexe IV).

1° Les parts de recettes à servir aux sociétés dont l'État exploite les lignes, fr. 4,585,906 14

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

3° Les intérêts des parts de recettes

A reporter. . . fr. 4,885,906 14      66,977,870 56

(1) Voir annexe X.

(2) Y compris fr. 1,659,518-57 pour transports en service. (Voir note (1) page précédente et annexe I.)

D'autre part. . . . . fr.	4,885,906 14	66,977,870 56
avancées par le Trésor ainsi que de la redevance, soit, eu égard au temps . .	44,945 05	
4 <sup>o</sup> Intérêts des avances pour rails. . .	17,500 »	
		<u>4,948,549 19</u>
<i>Reste, ressources nettes</i> . . . . .		62,029,321 57

Par rapport au capital utile moyen de fr. 1,292,787,479-18 (capital dépensé fin 1888 : fr. 1,284,122,184-97 augmenté de la moitié du capital dépensé en 1889, fr. 8,665,294-21), ces ressources représentent un revenu de 4,798 p. ‰.

En 1888, le revenu a été de 4,858 p. ‰<sup>(1)</sup>.

## §. 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 l'année 1889, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation . . . . . fr.	156,855,569 87
Produits divers. . . . .	64,522 82
	<u>156,919,692 69</u>
Ensemble. . . . . fr.	156,919,692 69
Dépenses d'exploitation . . . . . fr.	75,255,052 05

Le coefficient pour 1889 est donc de 54,95 p. ‰ ; il était en 1888 de 53,16 p. ‰. Pour les années antérieures, voir annexe VI.

## §. 3. PRINCIPAUX RÉSULTATS STATISTIQUES DES EXERCICES 1889 ET 1888.

Voici comme d'usage les résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices comparés de 1889 et 1888 :

		1889		1888
Par kilomètre exploité <sup>(2)</sup> .	Recettes brutes . . . . . fr.	42,699	»	41,155 »
	Dépenses d'exploitation . . . . .	25,462	»	21,864 »
	Ressources de l'année <sup>(3)</sup> . . . . .	20,887	»	20,779 »
	Charges financières. . . . .	16,275	»	16,051 »
Par train-kilomètre.		Fr.		Fr.
	Recettes brutes . . . . .	5.5380		5.5572
	Dépenses d'exploitation . . . . .	1.9196		1.8895
	Ressources de l'année <sup>(3)</sup> . . . . .	1.7356		1.7961
	Charges financières. . . . .	1.3523		1.3874

(1) Pour le revenu depuis 1855, voir Annexe VI de 1885.

(2) Non compris les sections étrangères par où transitent les trains de l'État.

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

Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	}	Recettes brutes . . . . .	5.2848	5.2914
		Dépenses d'exploitation . . . . .	4.7910	4.7523
		Ressources de l'année (1) . . . . .	1.5971	1.7634
		Charges financières . . . . .	4.2444	4.2894
Par véhicule - ki- lomètre chargé.	}	Recettes brutes . . . . .	0.2916	0.2863
		Dépenses d'exploitation . . . . .	0.1619	0.1522
		Ressources de l'année (1) . . . . .	0.1441	0.1447
		Charges financières . . . . .	0.1123	0.1118

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

Trains de voyageurs .

	1-89	18-8
Voyageurs de toutes catégories . . . fr.	45,114,548 91	42,152,743 83
Tickets d'entrée dans les stations. . . .	145,414 90	153,563 20
Bagages . . . . .	1,023,981 26	1,030,412 96
Colis journaux . . . . .	53,113 »	52,533 30
Colis par exprès (services intérieur et mixtes) . . . . .	1,063,687 29	1,034,707 48
Petits paquets (services internationaux). .	1,974,796 40	1,891,609 49
Finances . . . . .	218,403 39	209,781 11
Équipages. . . . .	47,543 60	56,690 31
Chevaux . . . . .	173,570 39	174,030 11
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.) (2) . .	470,716 23	466,675 71
<b>Totaux. . . . fr.</b>	<b>48,267,581 57</b>	<b>47,182,773 70</b>

Trains de marchandises :

Messageries (petites marchandises) fr.	5,563,845 30	5,508,500 26
Grosses marchandises . . . . .	79,065,600 35	75,195,709 85
Chevaux et bestiaux. . . . .	1,196,361 69	1,199,668 21
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.) (3).	2,759,980 96	2,438,458 02
<b>Totaux. . . . fr.</b>	<b>88,587,788 30</b>	<b>84,542,536 34</b>
<b>Ensemble sans distinction de trains, fr.</b>	<b>136,855,369 87</b>	<b>131,525,110 04</b>

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

(2) Voir détails p. 52.

(3) Voir détails p. 55.

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

Parcours kilométriques des trains <sup>(1)</sup>	{	de voyageurs <sup>(2)</sup> . . . km.	1889. 21,548,450	1888. 20,777,889
		de marchandises <sup>(3)</sup> . . . .	17,042,029	16,221,085
Parcours kilométriques des véhicules chargés <sup>(2)</sup>	{	de voyageurs <sup>(3)</sup> . . . km.	161,461,864	167,342,533
		de marchandises <sup>(3)</sup> . . . .	305,265,975	291,960,557
Produit par train-kilomètre	{	de voyageurs. . . . fr.	1889. 2.2400	1888. 2.2704
		de marchandises . . . .	5.1982	5.1995
Produit par véhicule - kilomètre chargé	{	de voyageurs. . . . fr.	0.2989	0.2820
		de marchandises . . . .	0.2921	0.2889

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 :

Nombre moyen de voitures et wagons chargés par <sup>(4)</sup>	{	trains de voyageurs, unités.	1889. 7.04	1888. 8.16
		— de marchandises. . .	17.75	17.89

#### § 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 :

	1889.	1888	Différences en 1889.	
Fonctionnaires et employés . . . . .	6,279	6,185	+ 96	
Agrés . . . . .	1,504	1,225	+ 81	
Ouvriers {	permanents . . . . .	31,204	29,908	+ 1,296
	en régie. . . . .	1,105	1,554	— 249
<b>Total.</b> . . . .	<b>59,892</b>	<b>38,668</b>	<b>+ 1,224</b>	

(1) Non compris le parcours des trains étrangers sur le réseau de l'État. (Voir p. 58.)

(2) Non compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État. (Voir p. 56 et annexe XXII.)

(3) Pour les années antérieures voir annexe XII de 1888.

(4) Voir détails, p. 57.

§ 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 :

	1889.	1888.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . . . fr.	1,970,824 35	1,916.113 57
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . . .	1,535,144 50	1,502,185 88
	435,679 85	413,927 69
D'où un excédent de ressources de fr.		
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 <sup>er</sup> janvier, s'élevait à. . . . .	10.248,020 59	9.854.092 90
l'avoir au 31 décembre est de . . . fr.	10,683,700 44	10,248,020 59

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

	1889.	1888
<i>A.</i> Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de. . . . . fr.	7,299,709 62	6,912,707 73
<i>B.</i> Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de.	64,592 54	57,772 97
	7,364,302 16	6,970,480 70
Capital engagé . . . . . fr.		
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 52,600 affiliés et à leurs ayants droit, de . . . fr.	3,319,398 28	3,277,539 89
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	10,683,700 44	10,248,020 59

Les dépenses portées en compte ci-dessus. se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1889	1888	1889	1888
Termes de pensions. . . . .	Ouvriers . . . . .	710	672	310,864 47	308,786 08
	Veuves. . . . .	4,507	4,483	446,779 41	426,409 83
	Orphelins. . . . .	418	416	43,904 68	43,189 61
	Ascendants. . . . .	38	38	3,769 50	3,532 »
Termes de secours annuels. . . . .	Ouvriers . . . . .	43	51	6,660 35	7,256 81
	Veuves. . . . .	291	261	39,224 75	35,730 88
	Orphelins. . . . .	16	16	737 71	705 41
Secours temporaires aux ouvriers . . . . .		12,385	10,332	398,663 37	383,848 41
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc. . . . .				296,416 89	302,741 27
Frais de funérailles . . . . .				44,560 50	43,056 20
Bonifications d'intérêts et frais généraux . . . . .				3,866 47	6,929 38
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus . . . . . fr.				4,535,144 50	4,502,185 88

## CHAPITRE II.

### VOIES ET TRAVAUX.

#### I. Situation des voies, des stations et du matériel fixe du réseau.

§ 1<sup>er</sup>. LONGUEUR EFFECTIVE DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1889.

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	}	directement par l'État . . . . .	658,553	84,210	742,763
		à forfait pour compte de l'État . . . . .	16,789	669,342	686,031
Lignes construites par des compagnies :					
1 <sup>o</sup>		Rachetées par l'État . . . . .	501,133	955,639	1,456,772
			1,176,473	1,709,091	2,885,566
2 <sup>o</sup>		Exploitées par l'État, moyennant parts de recettes . . . . .	157,803	165,625	323,428
		Longueur effective exploitée (Voir annexe XIII) (1) . . . . .	1,334,278	1,874,716	3,208,994

La longueur effective se subdivise comme il suit :

Lignes affectées aux voyageurs et aux marchandises . . . . .	5,055 <sup>km</sup> ,009
— — — — — seulement aux marchandises . . . . .	155,985
Total conforme en <i>lignes principales</i> . . . . .	5,208,994

Quant au développement total des voies, il comprend :

Pour les lignes principales, y compris les doubles voies, une étendue en mètres de . . . . .	4,545 <sup>km</sup> ,272
et pour les voies d'évitement. . . . .	1,848,855
Etendue totale des voies. . . . .	6,392,127

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1<sup>m</sup>,50 sauf les parties suivantes desservant les charbonnages, et dont l'écartement n'est que de 1<sup>m</sup>,20

Branche vers Sainte-Julie du Rieu-du-Cœur . . . . .	468
— vers Hornu-Wasmès, n <sup>os</sup> 5, 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 . . . . .	5,805
Branche Sainte-Marie-Josèphe . . . . .	1,291
— du Rieu-du-Cœur . . . . .	1,661
— du Haut-Flénu . . . . .	2,560

Ensemble (dont 5,154 à double voie) 47<sup>km</sup>,765

Les conditions de tracé des voies principales s'expriment comme suit pour 1889 :

	Longueur.	En p. %.	
Pentes et rampes . . . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre . . . . .	2,205,532 48.55	
	au-dessus de {	5 jusqu'à 10 mill. par mètre . . . . .	856,207 18.40
		10 — 15 — — . . . . .	497,567 10.95
		15 — 20 — — . . . . .	221,051 4.80
		20 — 30 — — . . . . .	55,605 0.78
	au-dessus de 30 millimètres par mètre . . . . .	0,845 0.02	
Paliers . . . . .	746,887 16.44		
	<b>4,545,272</b>	<b>100.</b>	
Alignements droits . . . . .	3,059,157 67.55		
Courbes à rayon . . . . .	de 200 mètres et moins . . . . .	15,157 0.33	
	de plus de {	200 à 500 mètres . . . . .	64,568 1.42
		300 à 500 — . . . . .	558,405 7.45
		500 à 700 — . . . . .	155,940 2.95
		700 mètres . . . . .	954,285 20.56
	<b>4,545,272</b>	<b>100.</b>	

La section à voie étroite du Flénu ( $47^{\text{km}} \frac{8}{10}$ ) a des courbes d'un rayon de 78 mètres.

## § 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1889.

La longueur du réseau, fin 1888, était de . . . . .  $5,201^{\text{km}},444$

On a livré à l'exploitation :

le 3 janvier, Mettet à Ermeton-Furnaux . . . . .  $4^{\text{km}},952$

le 3 juillet, Villers-sur-Lesse, à Wanlin . . . . .  $4,614$

Ensemble . . . . .  $9^{\text{km}},566$

Modifications aux voies à déduire . . . . .  $2,016$

Reste en plus. . . . .  $7^{\text{km}},550$

Longueur effective (Voir p. 49). . . . .  $5,208^{\text{km}},994$

La longueur de  $9,566$  mètres, n'ayant été exploitée qu'une partie de l'année, il faut en déduire, au prorata du temps . . . . .  $2^{\text{km}},542$

La longueur moyenne des lignes exploitées est donc de . . . . .  $5,206^{\text{km}},652$   
soit  $8^{\text{km}},560$  de plus qu'en 1888.

Ce réseau se complète des sections étrangères ci-après, par où transitent les trains de l'État : (Les voyageurs et bagages au départ ou en destination des stations y établies sont trans-

D'autre part. . . . .	5,206 <sup>km</sup> ,652
portés indifféremment par les trains des deux Administrations).	
Deynze à Thielt . . . . .	14 <sup>km</sup> ,677
Ypres à Comines. . . . .	12,734
Bifurcations diverses à Frameries, Lichter- velde, Thourout, Ypres, Comines et Ingel- munster (Annexe XXIII) . . . . .	2,227
Ensemble . . . . .	5,256 <sup>km</sup> ,290

## § 3. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis sur les longueurs kilométriques ci-après :

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopépiants.
	du block system.	de grosses sonneries SIEMENS.	de signaux non enclanchés.	de signaux enclanchés.			
Bruxelles-Nord . . . . .	Km. 135,045	Km. 106,705	66	52	1	14	12
Liège . . . . .	110,085	114,522	86	20	4	11	20
Gand . . . . .	192,598	78,520	95	24	»	15	12
Tournai . . . . .	102,712	82,595	75	25	»	8	22
Mons . . . . .	50,025	59,180	41	50	»	6	8
Bruxelles-Midi . . . . .	125,021	72,582	76	57	1	7	28
Binche. . . . .	42,550	19,015	56	22	»	4	9
Namur. . . . .	119,179	44,599	54	19	»	12	7
Arlon . . . . .	125,467	96,509	55	14	4	8	8
Anvers. . . . .	69,500	»	48	50	»	5	17
	1,000,878	655,452	626	280	10	86	145

## § 4. PASSAGES A NIVEAU.

Des 5,079 passages à niveau existant fin 1889, 2,188 ne sont pas gardés ; 2,891 sont gardés par 3,650 agents dont 1,760 femmes, et ce dans les conditions suivantes :

75 pendant 12 heures.	486 pendant 17 heures.
72 — 15 —	291 — 18 —
207 — 14 —	210 — 19 —
292 — 15 —	102 — 20 —
534 — 16 —	602 — 24 —

La journée de surveillance de ces 3,650 agents, 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.	2,155,541 05
Indemnités pour huile. . . . .	84,437 91
Ensemble. . . . .	2,237,778 96
A déduire en raison de l'occupation de maisonnettes . fr.	41,795 50
Dépense occasionnée par les 2,891 passages gardés . fr.	2,195,985 46

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

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées s'est modifié comme suit au cours de l'année 1889.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1889. . . . .	678	51	729
Livrés à l'exploitation pendant l'année . . . . .	26	2	28
Ensemble. . . . .	704	53	757
Supprimés pendant l'année . . . . .	7	•	7
Situation au 31 décembre 1889. . . . .	697	53	750

### § 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1889, se présente comme suit :

Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État. . . . .	26
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies . . . . .	2
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes. . . . .	27

### § 7. STATIONS.

Nombre de stations, haltes et points d'arrêt existant au 31 décembre 1888. . . . . 827

Il a été créé en 1889 :	{	sur le réseau exploité (1).	{	Station . . . . . 1	}	27
				Points d'arrêt. 26		
	{	sur les lignes nouvelles (2).	{	Stations . . . . . 2	}	3
				Point d'arrêt. 1		

Situation au 31 décembre 1889 . . . . . 857

(1) Station : Alost-Est. — Points d'arrêt : Villers-sur-Semois, Dergneau, Sart-Moulin, Boussu-Bois, Gand-Heirnisse, Dampicourt, Verlainé, Couillet-Centre, Corswarem, Bouvy, Terhagen, Ernage, Wilbeaux, Genval, Latour, Glaumont, Nolleaux, Merny, Louette-Saint-Denis, Lovenjoul, Henripont, Villerot, Profondsart, Montegnée, Ile-Adam et Liedekerke.

(2) Stations : Wanlin et Ermeton-Furnaux. — Point d'arrêt : Vignée.

Ce nombre comprend 18 bureaux de ville, dont un établi à Douvres, plus 86 haltes et 157 points d'arrêt dépendant de stations voisines.

Outre l'établissement de stations et points d'arrêt nouveaux, l'on a transformé : a) en station, la halte de Bourey; b) en haltes, les stations de Maubray, Ogy et Tavigny, la gare industrielle de Chereq et le point d'arrêt d'Oplinter; c) en point d'arrêt, la halte de Buzenal; d) en points d'arrêt journaliers, les points d'arrêt hebdomadaires de Hove et d'Opbrakel.

Le nombre de stations communes est le même qu'en 1888 : il y en a donc 55 qui sont gérées par l'État et 37 qui le sont par des compagnies.

### § 8. RAILS.

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

	En 1889.		En 1888 (¹).	
	VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires.
Rails en fer par espèce de voie . . . . .	4,645,800	4,909,358	4,875,075	4,920,813
Ensemble . . . . .	3,555,158		3,795,888	
Vignole de 52 kilog. . . . .	296,415	823	24,344	»
— de 38 — . . . . .	7,010,392	4,320,546	7,050,964	1,282,270
Hiff de 29 kilog . . . . .	2,881	233,967	3,025	234,831
Vignole type Est de 33 kil . . . . .	28,906	47,602	29,047	47,545
Rails en acier . . . . .				
— Desines Battig de 18 1/2 k. . . . .	»	588	»	516
— de 32 kilog . . . . .	6,708	»	6,648	»
— de 7 — . . . . .	»	5,580	»	5,580
à B. I. de 37 — . . . . .	»	45	»	45
à B. S. de 28 — . . . . .	»	176	»	176
Total par espèce de voie . . . . .	7,345,302	4,579,297	7,413,965	4,540,933
Ensemble . . . . .	8,924,599		8,654,898	
	8,994,402	3,488,655	8,989,040	3,461,746
TOTAL GÉNÉRAL . . . . .	12,479,757		12,450,786	

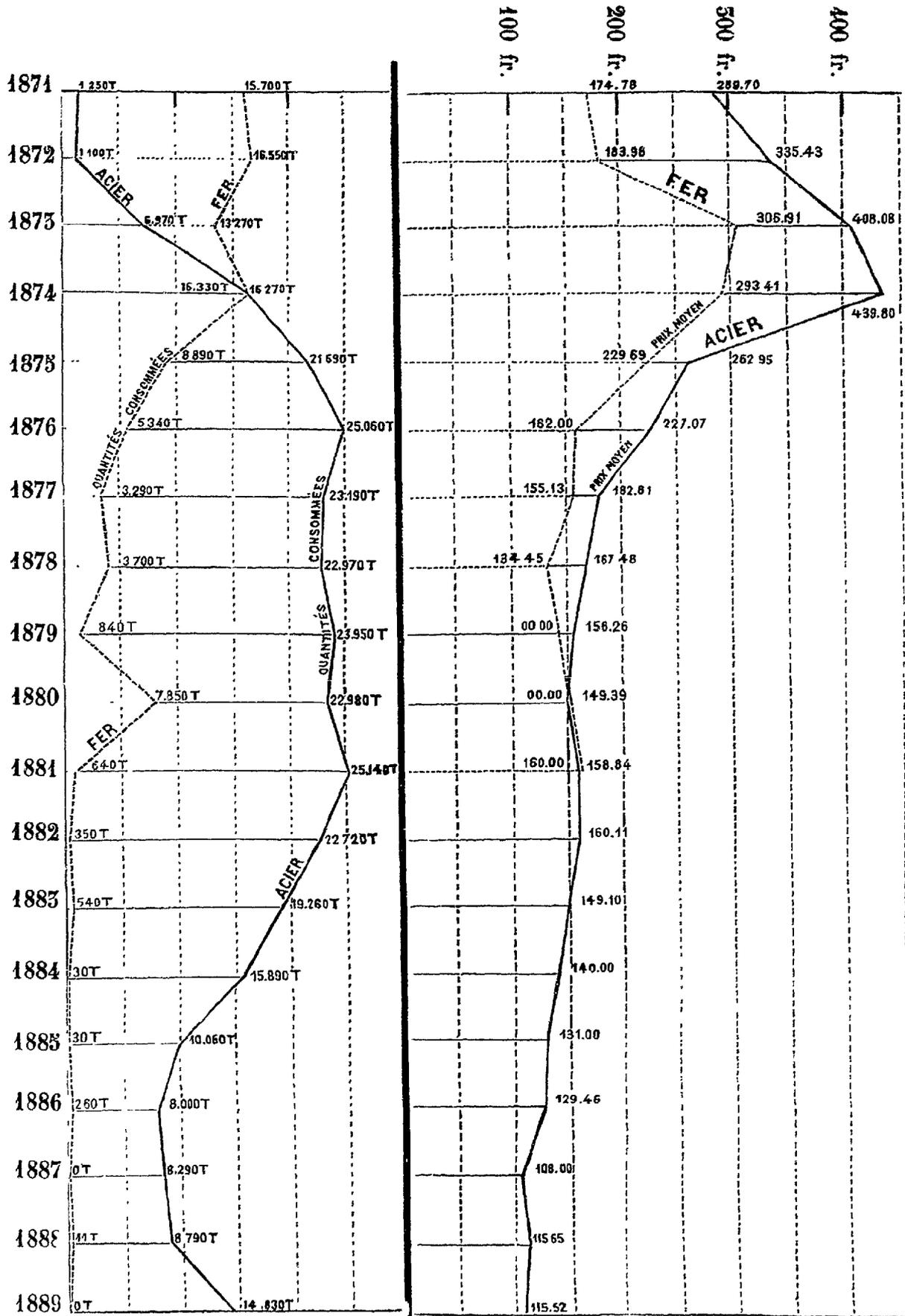
Les 7,345,302 mètres de rails d'acier représentent 81.70 p. % de la totalité des rails placés dans les voies principales. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 4,579,297 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 71.51 p. %.

Les rails d'acier utilisés en 1889 ont une valeur moyenne de fr. 115-52 par tonne : ceux utilisés en 1888 revenaient à fr. 115-65.

Les deux diagrammes ci-après figurent la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails employés au renouvellement des voies.

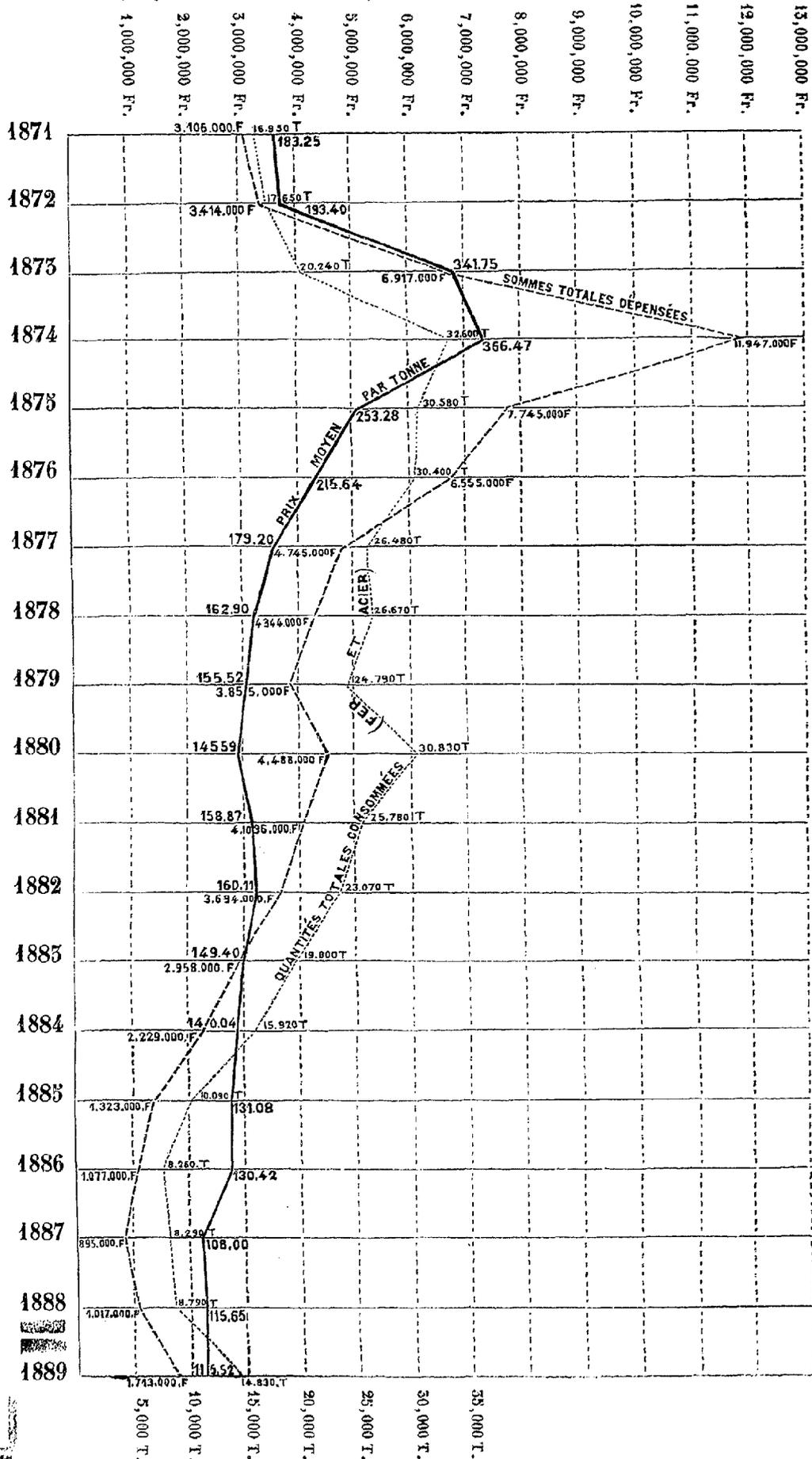
(¹) Chiffres rectifiés.

Quantités consommées en fer et en acier (échelle 0,002 par mille tonnes.)  
Prix moyen par tonne (échelle 0,002 par 10 francs) (1).



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

Quantités totales consommées (fer et acier) ..... (Échelle 0.002 par 1,000 tonnes).  
 Sommes totales dépensées ( - - - ) ( - - - ) 0.01 par 1,000,000 de francs).  
 Prix moyen par tonne ( - - - ) ( - - - ) 0.002 par 10 francs).



Il a été conclu en 1889, pour l'entretien et les renouvellements de 1890, un marché de 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de fr. 132-50 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 1889.

### § 9. BILLES ET TRAVERSES.

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

		En 1889.	En 1888.	
Billes en chêne . . . . .	{ Voies principales . . . . . <sup>(1)</sup>	5,126,824	5,016,598	
		— accessoires . . . . .	1,555,098	1,552,992
	Total . . . . .	6,461,919	6,569,590	
Billes en sapin . . . . .	{ Voies principales . . . . .	210,587	224,558	
		— accessoires . . . . .	546,461	549,057
	Total . . . . .	556,848	575,415	
Billes en chêne et en sapin . . . . .	{ Voies principales . . . . .	5,557,208	5,240,956	
		— accessoires . . . . .	1,681,559	1,702,049
	Total général . . . . .	7,018,767	6,945,005	
Traverses métalliques.	de 2 <sup>m</sup> ,50 . . . . .	{ Voies principales . . . . .	1,957	2,165
			— accessoires . . . . .	2,076
		Total . . . . .	4,055	5,801
	de 2 <sup>m</sup> ,40 . . . . .	{ Voies principales . . . . .	74,646	125,879
			— accessoires . . . . .	62,506
		Total . . . . .	156,952	158,956
	de 2 <sup>m</sup> ,50 A et B.	{ Voies principales . . . . .	68,505	65,864
			— accessoires . . . . .	550
		Total . . . . .	68,655	65,864
	de 2 <sup>m</sup> ,60 (Hilff.)	{ Voies principales . . . . .	"	"
			— accessoires . . . . .	11,078
		Total . . . . .	11,078	12,824
	Ensemble . . . . .	{ Voies principales . . . . .	144,906	189,906
			— accessoires . . . . .	75,810
		Total général . . . . .	220,716	259,425
Billes en chêne et en sapin . . . . .		7,018,767	6,945,005	
Traverses métalliques . . . . .		220,716	259,425	
Ensemble . . . . .		7,259,485	7,182,450	

(<sup>1</sup>) Dont 96,879 billes en chêne de dimensions renforcées.

Les billes en chêne, préparées, représentent 87-94 p. % de la totalité des traverses en bois.

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

	Chêne.				Sapin.	
	En 1889.		En 1888.		En 1889.	En 1888.
Prix moyen d'achat . . fr.	4.87	3.73	4.50	3.73	2.06	2.06
Créosotage . . . . .	0.58	0.51	0.58	0.51	1.33	1.33
Valeur totale . . fr.	3.43 <sup>(1)</sup>	4.24 <sup>(2)</sup>	3.08 <sup>(1)</sup>	4.24 <sup>(2)</sup>	3.39	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 1889, ont coûté de fr. 3-83 à 3-59.

Il n'a pas été fourni de billes en chêne de 2<sup>m</sup>,60 de longueur sur 0<sup>m</sup>,26 de largeur et 0<sup>m</sup>,13 de hauteur en 1889.

Le prix de ces billes, en 1888, a varié de fr. 3-33 à 3-84.

Quant aux billes en sapin, dont le prix était de fr. 2-06 en 1886, il n'en a pas non plus été fourni en 1889.

#### § 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1889.

Il existait, au 31 décembre 1889, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux, dont la valeur s'élevait, au prix du jour, à fr. 6,901,470-47 ; savoir :

---

(<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>,13 —

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS (').	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier . . . . .fr.	476,306 »	422,601 »	62,873 »	661,780 »
{ en fer . . . . .	»	652,528 »	948,239 »	1.600,767 »
Billes en bois . . . . .	1,272,275 »	719,650 »	139,029 »	2,130,954 »
Traverses métalliques . . . . .	6,557 »	81,691 »	22,957 »	111,205 »
Bois spéciaux . . . . .	87,598 »	34,475 »	8,849 »	130,622 »
Voies { Rails . . . . .	»	13,764 »	5,074 »	18,838 »
système { Hillf. { Longrines . . . . .	»	9,000 »	2,184 »	11,184 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte . . . . .	141,460 »	115,907 »	9,855 »	267,222 »
Excentriques . . . . .	89,058 »	121,400 »	600 »	210,758 »
Plaques tournantes . . . . .	50,100 »	70,196 »	13,712 »	134,008 »
Ponts à peser . . . . .	42,850 »	21,000 »	475 »	64,325 »
Boulons, crampons, chevilles, cor- nières, crapauds, éclisses, entre- toises et plaques . . . . .	688,683 »	315,715 »	280,162 »	1,284,560 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vanes, coins en chêne et contre-poids pour signaux . . . . .	19,226 »	34,348 »	8,508 »	62,282 »
Objets divers . . . . .	505,920 »	106,383 »	93,848 »	706,151 »
Ensemble fin 1889. . .fr.	3,080,033 »	2,718,258 »	1,596,365 »	7,394,656 »
Valeur des vieux matériaux vendus en 1889. . . .fr.		1,637,887 97		
Il en a été livré contre paiement pour . . . . .		1,144,702 44		
Reste à livrer, fin 1889, pour . . . . .fr.			493,185 53	493,185 53
Reste à vendre, fin 1889, pour . . . . .fr.			1,103,179 47	
Actif, fin 1889 ('). . . . .fr.				6,901,470 47

#### § 11. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

Outre l'avoir de 6,901,470 francs, il existe encore en dépôt pour une somme de 7,857 francs, valeur de 6 plaques tournantes, acquises sur fonds spéciaux et destinées à des travaux de premier établissement sur les lignes exploitées.

#### II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.

*Signaux et appareils de sécurité.* — Des améliorations ont été effectuées aux signaux et enclanchements existants.

(') Il reste à fournir, en 1890, sur les marchés de 1889, pour une valeur de 310,904 francs.

Il a été installé de nouveaux appareils de sécurité, savoir :

1° 185 barrières d'une valeur totale de 20,872 francs, dont 17.650 francs imputés sur le budget et 5,242 francs sur les ressources extraordinaires : cette dernière somme représente la plus-value des barrières en fer sur les barrières en bois ;

2° 50 signaux d'une valeur totale de 10,000 francs, imputée sur les ressources extraordinaires ;

3° 50 sémaphores d'une valeur totale de 29,020 francs, imputée sur les ressources extraordinaires ;

4° 26 dromoscopes et 58 dromopétards d'une valeur totale de 17,452 francs, imputée sur les ressources extraordinaires ;

5° 15 contrôleurs du système *Van Bunn* sur la ligne de Malines à Tirlemont, pour compléter les installations de ce genre sur les lignes à circulation rapide, d'où une somme de 570 francs imputée sur les ressources extraordinaires.

*Route.* — Plusieurs rectifications de tracé ont été apportées en vue de la suppression ou de l'amélioration de certains points réputés dangereux. Des travaux de consolidation et d'assainissement ont été également effectués.

*Passages à niveau.* — La construction de viaducs ou de passerelles, de même que le détournement de certains chemins, ont permis de supprimer plusieurs passages à niveau. D'autres de ces traverses ont été redressées ou améliorées par l'emploi de barrières roulantes.

*Ouvrages d'art.* — Des travaux de consolidation ont été exécutés aux ouvrages d'art en général ; des garde-corps ont été établis sur de nombreux ponts et viaducs qui en étaient dépourvus ; des tabliers métalliques ont été substitués à des voûtes en maçonnerie.

*Bâtiments.* — Comme les années précédentes, les installations des divers services dans les stations ont été améliorées par la construction de nouveaux bâtiments des recettes, d'abris pour voyageurs, de gares couvertes, par l'aménagement ou l'agrandissement de bureaux, hangars, remises, etc.

D'importants travaux d'hygiène ont été réalisés par l'aménagement des habitations des chefs de station, la construction, l'agrandissement ou l'assèchement de maisonnettes de gardes, la substitution de loges en maçonnerie à des loges en bois, etc.

*Points d'arrêt.* — L'administration a augmenté progressivement le nombre de points d'arrêt dépendant de stations voisines.

*Stations.* — L'aménagement définitif de certaines stations a été poursuivi ; des travaux de pavage, d'empierrement ont amélioré les cours aux marchandises, les places de stationnement et les chemins d'accès.

Il a été effectué de nombreuses modifications aux voies et à leurs appareils dans les stations ; on a établi des clôtures, palissades, heurtoirs, parcs à combustible, rampes de chargement, etc.

51 ponts à peser les chariots ont été placés dans 20 stations en vue de faciliter et d'accélérer les opérations de pesage des marchandises: soit une somme de 50,900 francs imputée sur les ressources extraordinaires.

Une nouvelle fourniture de 30 ponts de l'espèce est adjugée.

Des commandes importantes de ponts à peser les voitures et les wagons ont dû être faites en ces dernières années, afin de pourvoir au remplacement d'appareils mis hors de service, ou de systèmes laissant à désirer au point de vue de la précision, ou devenus d'une force insuffisante pour le matériel roulant dont on dispose actuellement.

Voici le nombre, le système et le prix des ponts à peser les voitures et les wagons fournis depuis 1884.

ANNÉES.	DÉSIGNATION DES SYSTÈMES	NOBRE d'appareils.	PRIX par APPAREIL	SOMMES.
1884	Système Majolini . . . . .	11	1,745 »	19,195
1885	Système breveté de la Société des Haies de Gilly, à double romaine et colonne centrale de la force de 30 tonnes . . . . .	1	3,675 »	3,675
1886	Système Majolini . . . . .	25	1,344 »	33,600
1887	Système Nicaise et Delcuve ayant figuré à l'exposition de 1880 . . . . .	1	1,344 »	1,344
	Type A . . . . .	30	1,774 60	53,148
	Type B . . . . .	( <sup>1</sup> ) 1	2,695 »	2,695
	Type 5 . . . . .	30	1,427 47	42,813
	Système Casse, laissant la voie continue. . . . .	2	3,125 »	6,250
	Système Schenk, laissant la voie continue . . . . .	2	3,550 »	7,100
	Système de la Société des Haies de Gilly, laissant la voie continue. . . . .	2	4,800 »	9,600
1888	Type A . . . . .	30	2,563 33	76,900
	Type B . . . . .	30	1,812 66	54,380
1889	Type A . . . . .	20	2,782 »	55,640
	Type B . . . . .	20	2,295 »	45,900
	Total . . . . .	206		414,742

*Lignes téléphoniques.* — Plusieurs lignes téléphoniques ont été créées pour relier différents bureaux de Bruxelles.

(<sup>1</sup>) Appareils commandés pour servir de modèle sous le rapport de la précision et du fini de l'exécution.

## 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 1889 comprend respectivement :

		En 1889.	En 1888.		
Matériel de traction <sup>(1)</sup>	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs. . . . .	546	549
			à marchandises . . . . .	758	755
			de gare . . . . .	260	239
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express. . . . .	8	5
			à marchandises . . . . .	182	158
	Total. . . . .		1,754	1,722	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons . . . . .	56	56
			tenders pour fortes rampes. . . . .	41	42
		Voitures à vapeur. . . . .	50	50	
	Total. . . . .		127	98	
Ensemble <sup>(1)</sup> . . . . .		4,861	4,820		
Tenders <sup>(1)</sup> . . . . .		1,126	1,151		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures . . . . .	1 <sup>re</sup> classe <sup>(2)</sup> . . . . .	474	476
			2 <sup>e</sup> — . . . . .	437	429
			3 <sup>e</sup> — . . . . .	1,454	1,448
			mixtes. . . . .	320	291
			fourgons . . . . .	22	25
		Fourgons à bagages	cellulaires . . . . .	18	16
			funéraires . . . . .	5	5
			postales . . . . .	59	57
			Wagons fermés pour petits colis . . . . .	324	324
			Trucks et wagons fermés pour équipages. . . . .	115	116
	Boxes et wagons pour chevaux . . . . .		151	115	
	Total. . . . .		3,914	3,855	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 <sup>re</sup> classe. . . . .	1	1
			2 <sup>e</sup> — . . . . .	5	52
			3 <sup>e</sup> — . . . . .	408	537
mixtes. . . . .			267	210	
fourgons . . . . .			65	62	
Fourgons à bagages . . . . .			17	17	
Total. . . . .		764	659		
Total pour trains de voyageurs. . . . .		4,675	4,514		

<sup>(1)</sup> Voir annexe n° XIV pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

<sup>(2)</sup> Y compris 2 voitures pour malades.

		Tonnage.	En 1889.	En 1888	
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.	Fourgons . . . . .	1 1/2	684	657	
	Wagons ordinaires	fermés. . . . .	5	308	509
			7 1/2	5	6
		pour bétail et chevaux. . .	10	6,595	6,416
		— coton et laine. . . . .	5	45	45
		— coke et laine . . . . .	10	549	550
		— coke et minerais . . . . .	10	2,525	2,250
		— charbon . . . . .	10	1,167	1,174
		— charbon . . . . .	10	26,195	26,096
		plats à 4 roues . . . . .	5	59	59
			10	2,620	2,613
	45		40	"	
	— 6 — . . . . .	20	774	776	
	Total. . . . .			<u>41,280</u>	<u>40,879</u>
	Wagons spéciaux	pour transports divers. . . . .	5	54	54
10			2	2	
35		1	1		
pour embranchements de char- bonnages . . . . .		7 1/2	715	546	
		5	68	67	
Total. . . . .			<u>840</u>	<u>670</u>	
Total pour le trafic. . . . .			<u>42,120</u>	<u>41,549</u>	
Wagons de service	pour l'entretien de la route. . . . .	7 1/2	759	598	
	— pour le transport des plaques tournantes	10	8	8	
	— — de roues . . . . .	5	25	50	
		10	57	52	
	— transports divers . . . . .	"	11	11	
	— secours . . . . .	"	40	58	
	à freins pour les plans inclinés. . . . .	"	54	54	
	chasse neige . . . . .	"	5	1	
Total pour le service . . . . .			<u>935</u>	<u>772</u>	
Ensemble des wagons . . . . .			<u>45,055</u>	<u>42,321</u>	
Total général des véhicules. . . . .			<u>47,730</u>	<u>46,855</u>	
Bâches pour couvrir les chargements . . . . .			15,926	14,500	

§ 2. RENOUELEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE  
TRANSPORT.

Les extensions et les renouvellements du matériel se résument comme suit, d'après l'annexe XV.

	Locomotives.	Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1888 . . . . .	4,770	4,477	50	4,514	42,321
Faits accomplis en 1889. { Mise hors d'usage. . . . .	23	28	»	75	282
Reste . . . . .	4,747	4,449	50	4,439	42,039
Renouvellement sur le budget . . . . .	29	44	»	26	278
Extension sur fonds spéciaux . . . . .	35	36	»	210	738
Effectif fin 1889 . . . . .	4,811	4,499	50	4,675	43,055
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de . . . . .	1,862	4,354	49	4,621	43,822
On trouve que le renouvellement est { en avance de . . . . .	»	»	4	54	»
en arrière de . . . . .	51	455	»	»	767

**Il a été adjudgé en 1889 :**

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement. . . . .	47	56	4	36	400
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension . . . . .	80	18	»	44	757
Ensemble. . . . .	127	74	4	80	857

Le tableau qui précède ayant pour unique base les unités hors d'usage, l'on ne peut en inférer, que si le renouvellement n'a pas toujours reproduit, comme nombre, les unités démolies, le budget ordinaire n'ait pas supporté les dépenses qui lui incombent, pour maintenir intact le capital figurant à l'inventaire à titre de premier établissement, seule obligation qui puisse être imposée à une exploitation. Pour apprécier la situation il faut d'ailleurs tenir compte, non seulement des dépenses appliquées aux renouvellements, mais aussi de l'effet utile à retirer du matériel acquis sur crédits budgétaires.

C'est en se plaçant à ces points de vue qu'il a été jugé nécessaire de publier les tableaux XVI à XXI qui font ressortir entre autres :

*Pour les locomotives.* — La puissance de traction, exprimée en kilog., entre les locomotives démolies et celles acquises à titre de renouvellement, accuse une augmentation de 112,549 kilog. (tabl. XVI), représentant 25 locomotives, en calculant d'après la force moyenne de celles actuellement en service (4,618 kilog., annexe XIV). Cette différence serait beaucoup plus considérable, si l'on disposait encore des éléments pour calculer la force moyenne de toutes les locomotives payées à charge du capital, depuis l'origine de l'exploitation. Quant aux dépenses, l'on constate (annexe XVII) que, depuis nombre d'années, les budgets sont en avance; ainsi en 1885, l'avance était de 4,652,573 francs et à la fin de 1889, elle était encore de 827,000 francs.

*Pour le matériel à voyageurs,* considéré au point de vue des places offertes.

entre les voitures démolies et celles acquises en remplacement, l'on constate (annexe XVIII) que l'augmentation a varié notablement, et qu'en 1880, elle a été d'environ 13,000 places, et en 1889, encore de 204 places, en ne tenant pas compte de 76 véhicules commandés, représentant 2,934 places, restant à livrer prochainement, ce qui fera une avance de 3,138 places ou 81 voitures.

*Pour le matériel à marchandises, envisagé par rapport au tonnage de chargement, l'avance en renouvellement était de 19,339 tonnes à la fin de 1889 (annexe XIX) et y compris les 100 wagons de 10 tonnes commandés en 1889, l'avance sera de 20,339 tonnes.*

Pour le matériel spécial, indiqué dans la colonne d'observations de l'annexe XX, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, est de 307, indépendamment de 40 voitures fourgons, comptant pour 40 essieux, commandées en 1890.

Sans les commandes non livrées fin de 1889, la plus value des avances, en matériel de transport, s'élève à 3,394,906 francs, d'après l'annexe XXI.

### § 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1888, 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 . . . . . 221

Pendant l'année 1889, il en a été agréé . . . . . 38

Total au 31 décembre 1889. . . . . 259

Ce nombre se décompose comme il suit :

167 wagons-citernes ;

11 pour transports de grandes glaces ;

81 wagons ordinaires.

### § 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.	A vide.	En manœuvres.		
<b>a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.</b>								
Matériel pour les lignes principales.	}	Locomotives à voyageurs . . . . .	17,180,030	852,544	49,072	526,258	735,974	19,363,878
		— à marchandises. . . . .	621,344	18,862,991	398,352	1,390,955	3,268,005	21,561,617
		— de gare . . . . .	89,371	579,177	3,496	166,688	4,415,184	5,273,916
Matériel pour les lignes secondaires.	}	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	1,217,259	26,399	290	6,695	61,628	1,314,271
		Locomotives-fourgons . . . . .	1,128,651	534	60	48,301	25,493	1,203,048
		Voitures à vapeur . . . . .	1,368,502	11,149	4	45,520	49,979	1,475,154
Ensemble pour 1889 (1) . . . . .			21,605,157	20,332,794	451,283	2,206,417	8,596,263	53,191,914
			41,937,951		11,253,963			
Ensemble pour 1888 . . . . .			20,771,564	19,130,607	405,016	1,939,015	8,436,028	50,682,230
			39,902,171		10,780,059			
<b>b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.</b>								
Sur le réseau de l'État proprement dit . . . . .			118,578	47,668	2,207	2,085	1,676	172,214
— — — à usage commun . . . . .			130,709	82,757	"	5,203	198,442	417,111
Ensemble pour 1889 (2) . . . . .			249,287	130,425	2,207	7,288	200,118	589,325
			379,712		209,613			
Ensemble pour 1888 . . . . .			200,245	105,225	3,416	28,361	(3) 5,916	313,154
			305,471		37,693			

(1) Y compris . . . . .	}	la double traction . . . . .	98,573	3,163,270	1,404	"	"	3,263,247
		le parcours sur les lignes étrangères proprement dites.	254,614	342,464	"	7,920	12,519	617,517
		le parcours sur les lignes étrangères à usage commun.	113,807	37,927	"	506	33,935	156,175
(2) Y compris la double traction	}	sur le réseau de l'État proprement dit . . . . .	"	313	"	"	"	313
		sur le réseau de l'État à usage commun . . . . .	"	946	"	"	"	946

(3) La différence entre les années 1888 et 1889 provient de ce que précédemment, il n'avait pas été tenu compte de toutes les manœuvres dans les stations communes.

§ 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 1889.	En 1888.	
Trains de voyageurs.	Voitures à voyageurs	de l'État . . . . . <sup>(2)</sup> 118,485,745	127,067,447	
		de l'étranger . . . . . 8,645,274	6,507,242	
	Voitures cellulaires . . . . .		421,070	407,769
	Wagons fermés et wagons à bagages <sup>(3)</sup> . . . . .		29,788,710	29,555,775
	Trucks . . . . .		16,796	15,646
	Boxes . . . . .		508,668	269,891
	Véhicules étrangers . . . . .		5,797,601	5,740,765
	Total. . . . .		<u>161,461,864</u>	<u>167,542,555</u>
Trains de marchandises.	Voitures à voyageurs.	de l'État . . . . . <sup>(4)</sup> 2,298,648	6,118,276	
		de l'étranger . . . . . 154,597	177,622	
	Voitures cellulaires . . . . .		" 9,672	" 9,672
	Fourgons à marchandises . . . . . <sup>(5)</sup> 18,757,744		17,222,050	17,222,050
	Wagons fermés . . . . .		50,686,495	49,845,049
	— ouverts . . . . .		177,710,547	167,676,960
	Trucks . . . . .		494,525	408,641
	Boxes . . . . .		498,270	489,577
Wagons étrangers. . . . .		52,665,751	50,014,750	
Total. . . . .		<u>305,265,975</u>	<u>291,960,557</u>	
Parcours total du matériel chargé . . . . .		<u>464,727,859</u>	<u>459,505,090</u>	
Parcours pour le service.	Voitures-postes . . . . .		2,420,510	2,222,601
	Véhicules chargés . . . . .		4,791,147	5,699,271
	— circulant à vide . . . . .		141,460,456	127,922,429
	Wagons traîneaux lestés. . . . .		689,085	566,855
Total. . . . .		<u>149,561,198</u>	<u>154,411,154</u>	
Ensemble conforme à l'annexe XXII . . . . .		<u>614,089,057</u>	<u>593,714,244</u>	

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

Trains de voyageurs.	{	Véhicules de l'État . . . . .	45,287	48,005
		— étrangers . . . . .	1,578,458	1,467,956
Trains de marchandises.	{	— de l'État . . . . .	861,977	771,865
		— étrangers . . . . .	2,200,019	2,229,912
		Total (annexe XXIII). . . . .	<u>4,485,741</u>	<u>4,517,716</u>

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

(2) Y compris 1,585,225 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 1,131,597 — — par les locomotives-fourgons.

(4) — 12,174 — — par les voitures à vapeur.

(5) — 542 — — par les locomotives-fourgons.

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

		En 1889.	En 1888.
Véhicules affectés aux	trains de voyageurs . . . . .	6,028,659	6,491,369
	— de marchandises . . . . .	145,406,784	135,024,740
Total. . . . .		151,435,425	159,516,109

§ 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 XXII, 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.		
		1889.	1888.	1889.	1888.	
Voitures à voyageurs. . . . .		427,798,472	433,385,424	5,343,739	6,296,139	
Wagons à bagages et fourgons à marchandises. . . . .		30,124,695	29,961,702	49,324,726	47,777,548	
Wagons vitesse et AB . . . . .		4,545,183	1,424,649	4,037,496	889,278	
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs . . . . .		3,172,944	2,924,448	4,021,867	918,448	
Wagons	fermés	chargés . . . . .	4,904,143	4,879,060	62,487,810	60,831,583
		vides . . . . .	"	"	39,604,876	37,853,444
	ouverts	chargés . . . . .	"	"	221,390,944	208,939,963
		vides . . . . .	"	"	98,947,344	90,367,288
Wagons traîneaux. . . . .		453,804	453,786	535,281	443,067	
Ensemble (voir annexe XXII). . . . .		164,692,940	169,726,069	449,396,097	423,988,475	
Parcours des trains de l'État . . . . .		21,548,450	20,777,889	(1)17,484,878	(1)16,610,505	
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.						
Voitures à voyageurs. . . . .		5.93	6.42	0.34	0.38	
Voitures à bagages et fourgons à marchandises. . . . .		4.40	4.44	4.40	4.07	
Wagons vitesse et AB . . . . .		0.07	0.07	0.06	0.05	
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs . . . . .		0.45	0.44	0.06	0.06	
Wagons	fermés	chargés . . . . .	0.09	0.09	3.56	3.66
		vides . . . . .	"	"	2.26	2.26
	ouverts	chargés . . . . .	"	"	42.66	42.58
		vides . . . . .	"	"	5.66	5.44
Wagons traîneaux. . . . .		0.04	0.04	0.03	0.02	
Total des véhicules par train. . . . .		7.65	8.47	25.70	25.52	

(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 1889	En 1888.		
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs	express . . . . .	45,967	43,154	
		ordinaires et spéciaux . . . . .	522,439	467,758	
	mixtes (voyageurs et marchandises) . . . . .		36,757	70,069	
	de marchandises . . . . .		581,095	557,951	
	de route . . . . .		18,596	16,274	
Ensemble . . . . .		1,024,852	955,166		
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (1).	Pour le trafic	express . . . . .	5,677,722	5,572,890	
		Voyageurs	ord. et spéc. . . . .	12,806,665	15,951,404
			légers (2) . . . . .	5,748,682	
		Marchandises et mixtes . . . . .		17,042,029	16,221,085
	Voitures à vapeur . . . . .		1,515,585	1,275,595	
Total . . . . .		58,590,479	56,998,972		
Pour le service de la route . . . . .		442,849	589,422		
Ensemble . . . . .		59,055,528	57,588,594		
Parcours kilomé- trique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	Pour le trafic	Voyageurs . . . . .	200,159	200,267	
		Marchandises . . . . .	104,005	98,576	
	Pour le service de la route . . . . .		2,207	1,552	

## § 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

		1889.			1888.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. o/o.
			au total.	en p. o/o.	
Express . . . . .	1 <sup>re</sup> classe.	24	6.99	29.14	27.06
	2 <sup>e</sup> —	40	43.87	34.67	32.35
	3 <sup>e</sup> —	50	9.43	18.25	17.54
Ordinaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classe.	24	2.39	9.97	8.93
	2 <sup>e</sup> —	40	8.80	22.04	18.84
	3 <sup>e</sup> —	50	11.56	23.12	21.63
Moyenne . . . . .		43	9.70	22.44	20.64

(1) Y compris le parcours sur les sections étrangères énumérées à l'annexe XXIII. Pour les années antérieures voir annexe XII de 1888.

(2) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des voitures à vapeur et des locomotives-fourgons, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger quel que soit le type des moteurs.

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

	1889.	1888.
Capacité moyenne des wagons . . . . .	10 <sup>1</sup> 01	10 <sup>1</sup> 01
Charge moyenne du wagon chargé <sup>(2)</sup> . . . . .	6 44	6 40
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis <sup>(2)</sup> . . . . .	4 42	4 45
— par locomotive avec train <sup>(2)</sup> . . . . .	94 67	94 90
Capacité moyenne d'un train de marchandises . . . . .	255 66	252 75
Charge moyenne d'un train de marchandises <sup>(2)</sup> . . . . .	112 95	111 92
Rapport entre le chargement et la capacité . . . . .	44.18 p. %	44.28 p. %

#### § 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1889 et en 1888, 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.	
	1889.	1888.	1889.	1888.	1889.	1888.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . . . . .	444,585,440	518,787,060	6.94	5.81	3,082,532 42	3,011,559 74
— menu gras . . . . .	80,053,000	56,542,600	8.51	7. »	680,705 72	306,053 57
— menu maigre . . . . .	199,996,840	156,359,000	5.20	4.45	1,040,905 55	695,584 20
— gailleux . . . . .	57,515,640	46,008,230	7.98	7.26	297,945 88	334,226 47
Total des charbons menus et gailleux (voir graphique, p. 41). . . . .	781,728,920	757,676,910	6.70	5.74	5,101,075 57	4,545,425 87
Charbon pour forges . . . . .	10,670,000	9,560,000	8.78	6.95	95,685 80	65,059 55
— grosse gailleterie . . . . .	2,144,800	2,412,578	14.65	15 98	51,416 82	55,726 07
— pr fours à réchauffer . . . . .	5,160,000	5,235,000	9.81	8.50	51,007 51	27,674 92
Coke industriel . . . . .	1,593,000	1,205,000	16.51	11.46	23,752 50	15,813 12
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers . . . . .	1,996,920	2,008,400	18.37	15.60 <sup>(2)</sup>	56,692 88	<sup>(2)</sup> 27,495 67
Coke spécial lavé pour fonderie . . . . .	70,000	60,000	22.50	18.08	1,575 »	1,085 »
Ensemble . . . . .	781,165,640	775,977,688	6.81	5.80	5,519,103 58	4,514,260 20 <sup>(2)</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-51).

	tonnes.	1889.	1888.
Tarif 2. (Petites marchandises) . . . . .		246,401	245,849
— 5. (Grosses marchandises) . . . . .	—	26,695,842	25,145,560
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a). . . . .	—	212,745	227,070
		27,154,986	25,616,479

<sup>(2)</sup> Chiffre rectifié.

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

Le prix moyen du combustible en 1889, par rapport à celui de 1888, accuse donc une augmentation de fr. 1-01 par tonne.

Les fluctuations des prix moyens, pendant la période de 1875 à 1889, 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 1875.

Depuis 1879, dernière période décennale, le prix le plus élevé a été de fr. 7-94 en 1883.

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

L'annexe XXIV 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 53 p. % de charbon gras.

Ces consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1887.	En 1888.
Par train-kilomètre . . . . .	Quantité . . . . .	18 <sup>k</sup> ,09	18 <sup>k</sup> ,15
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,120	0 <sup>f</sup> ,105
Par locomotive-kilomètre avec train. . . . .	Quantité . . . . .	16 <sup>k</sup> ,66	16 <sup>k</sup> ,84
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,110	0 <sup>f</sup> ,095
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres. . . . .	Quantité . . . . .	15 <sup>k</sup> ,28	15 <sup>k</sup> ,59
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,088	0 <sup>f</sup> ,076
Par véhicule-kilomètre <sup>(1)</sup> . . . . .	Quantité . . . . .	1 <sup>k</sup> ,150	1 <sup>k</sup> ,145
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,008	0 <sup>f</sup> ,006
Par unité de charge transportée à un kilomètre <sup>(2)</sup> . . . . .	Quantité . . . . .	0 <sup>k</sup> ,42847	0 <sup>k</sup> ,42742
	Valeur . . . . .	0 <sup>f</sup> ,00284	0 <sup>f</sup> ,00242

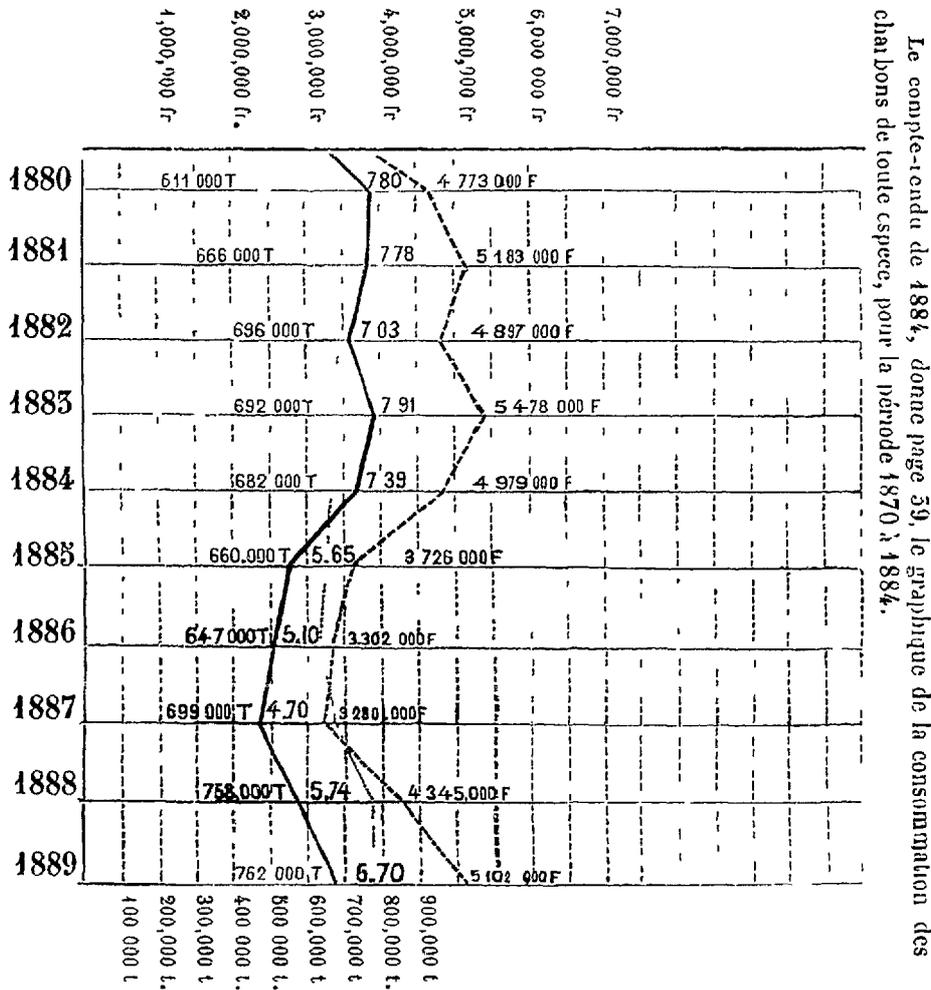
<sup>(1)</sup> Y compris les parcours à vide.

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

§ 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 .

Quantités consommées ———— (l'échelle 0<sup>m</sup> 00, par 400,000 tonnes)  
 Sommes dépensées . ———— ( — 0<sup>m</sup>, 01 par 4,000,000 de francs )  
 Prix moyen par tonne ———— ( — 0<sup>m</sup>, 005 par franc )



§ 13 ÉCLAIRAGE À L'HUILE

En 1888, les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots ont entraîné à une dépense de . fr. 371.556 28

En 1889, 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 . fr. 456,826 16

Différence en plus pour 1889 fr. 85.269 88

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

Le tableau ci-après présente, pour les années 1885 à 1889, 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 BECS.				CONSUMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
1883 . . . .	"	"	"	20,143	Mètres cubes. 4,543,516	Fr. C. 795,887 "	Fr. C. 0.475
1884 . . . .	"	"	"	49,919	4,354,029	740,522 63	0.470
1885 . . . .	"	"	"	20,342	4,334,062	688,539 98	0.459
1886 . . . .	"	"	"	21,007	4,334,407	652,769 48	0.450
1887 . . . .	"	"	"	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888 . . . .	507	8,477	13,279	22,263	5,406,079	732,515 20	0.143
1889 . . . .	531	8,472	13,732	22,735	5,399,515	761,131 28	0.141

### § 15. ÉCLAIRAGE DES TRAINS AU GAZ RICHE.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1885 à 1889 :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
1885 . . . .	127	245,420 <sup>m³</sup>	Fr. C. 418,000 "	Fr. C. 929 15	Fr. C. 0.481
1884 . . . .	126	268,036 <sup>m³</sup>	109,206 17	866 71	0.407
1885 . . . .	150	288,781 <sup>m³</sup>	405,191 72	809 17	0.564
1886 . . . .	148	502,445 <sup>m³</sup>	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . . .	145	505,917 <sup>m³</sup>	101,590 92	709 05	0.351
1888 . . . .	147	510,065 <sup>m³</sup>	110,854 19	735 97	0.557
1889 (¹) . .	157	525,896 <sup>m³</sup>	107,742 64	686.25	0.555

### § 16. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1885 et 1889.

(¹) Y compris 25000<sup>m³</sup> de gaz courant au prix de fr. 0.112 consommés dans des lanternes à carburateur.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS											NOMBRE TOTAL de carrels.	
		à 1. 0 carrel.	à 40 carrels.	à 50 carrels.	à 55 carrels.	à 60 carrels.	à 80 carrels.	à 95 carrels.	à 100 carrels.	à 110 carrels.	à 120 carrels.	à 150 carrels.		
1885	7	»	48	17	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,510
1884	7	»	48	18	»	»	»	»	»	»	»	»	18	4,620
1883	11	»	48	59	»	»	»	5	4	8	»	»	46	9,023
1886	15	522	48	56	»	19	»	5	9	8	»	»	18	11,550
1887	15	523	48	56	»	19	»	5	9	8	»	»	18	11,553
1888	17	250	87	60	»	29	52	5	9	8	6	»	14	16,225
1889	20	254	81	60	4	56	26	5	25	28	9	»	19	22,091

### § 17. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant l'année 1889, le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a diminué de 538 unités, ce qui ramène l'effectif, fin 1889, de 23,211 à 22,673 unités.

Par contre, 1,051 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 :

Graissage . . . . .	{	des locomotives . . . fr.	En 1889.	En 1888 (1).
		des véhicules . . . . .	263,836 57	225,332 76
Graissage de machines, appareils et excentriques . . . . .	{	Ateliers . . . . .	174,698 55	141,983 64
		Stations, dépôts, économats, voies et bâtiments . . . . .	47,824 55	42,199 76
			22,604 69	24,483 59
		Ensemble. . . fr.	508,964 14	452,001 75
soit en plus pour 1889 . . . . . fr.			76,962 39	

Cette augmentation s'explique par l'importance plus grande du trafic et par la hausse du prix des huiles de graissage.

Les quantités consommées se sont élevées, en 1889, à 1,457,782 kilogrammes, soit 0<sup>m</sup>0373 par train-kilomètre, contre 1,553,165 kilogrammes, ou 0<sup>m</sup>0362 par train-kilomètre, en 1888.

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

Par train-kilomètre . . . . .	En 1889	En 1888.
	0.0130 (1)	0.0116
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris)	0.00083 (1)	0.00073
Par charge-unité-kilomètre . . . . .	0.00051	0.00027

(1) Chiffres rectifiés.

## § 19. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne la situation des approvisionnements, en valeur.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1888 ( <sup>1</sup> )	
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1889 ( <sup>1</sup> )	restant à fournir en 1890 sur les marchés de 1889			
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1889 :</i>					
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	600,479 75	8,467,374 "	8.767,850 75	5,084,494 48	
Combustibles. . . . .	68,462 84	"	68,462 84	423,461 89	
Huile d'éclairage . . . . .	47,102 53	45,531 "	92,633 55	145,890 75	
Huiles et matières de graissage . . . . .	64,362 67	2,621 "	66,983 67	241,617 54	
Bois de construction . . . . .	323,796 26	561,129 "	884,925 26	767,307 40	
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons. . . . .	3,085,444 31	408,356 "	3,493,800 31	3,342,762 06	
Aciers, fontes et fers divers . . . . .	380,547 50	49,104 "	399,651 50	298,472 54	
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux . . . . .	340,588 08	230,713 "	571,301 08	396,131 83	
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques . . . . .	179,132 12	3,828 "	182,960 12	159,331 16	
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc. . . . .	225,828 06	3,305 "	228,133 06	285,786 03	
Matières et objets divers. . . . .	853,079 54	400,757 "	953,836 54	953,337 93	
<i>2° Objets et matières transformables :</i>					
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte ( <sup>2</sup> ). . . . .	495,948 64	"	495,948 64	496,870 20	
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux ( <sup>2</sup> ). . . . .	357,250 96	"	357,250 96	370,917 37	
Total conforme à l'annexe XXV . . . . .	6,722,023 28				
<i>3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>					
Stations et ateliers . . . . .	948,587 46	"	948,587 46	858,779 17	
Sections . . . . .	518,458 41	"	518,458 41	416,077 99	
<i>4° Ateliers. — Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.</i>					
<i>Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.</i>					
	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . . . . .	4,334,963 "	"	4,334,963 "	4,220,473 "
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées . . . . .	429,339 "	"	429,339 "	816,952 "
Valeur totale des approvisionnements . . . . .	43,245,033 23	9,541,715 "	22,786,748 23	18,990,837 77	

(1) Évaluation faite d'après le tarif de 1889 : Voir annexes XXVI et XXVII.

(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 XXVII 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.**

*Locomotives.* — Une locomotive à voyageurs, de type nouveau, destinée à la remorque des trains ordinaires sur les lignes à rampes moyennes, et des trains plus chargés sur les lignes dites de niveau, vient d'être mise en service.

L'administration a mis en adjudication la fourniture de 10 locomotives-fourgons d'un nouveau type. Ces moteurs ont leurs cylindres à l'extérieur des longerons de façon à rendre plus faciles la visite et l'entretien des pièces du mécanisme. Le diamètre des roues motrices a en outre été porté de 0<sup>m</sup>,98 à 1<sup>m</sup>,20 afin de mieux satisfaire aux conditions de vitesse des trains légers dont ils doivent assurer la remorque.

La locomotive express pour les lignes de niveau, étudiée par la Société Saint-Léonard, d'après un plan programme élaboré par l'Administration a été fournie.

L'Administration a adopté pour les nouvelles machines express à voyageurs pour lignes de niveau et pour lignes à fortes rampes, un nouveau système d'attache continue des bandages, qui augmente les garanties de sécurité du service public.

Les exigences toujours plus grandes du trafic, qui amènent à accroître la puissance des machines, obligent par là même à en majorer le poids. En vue de limiter cette charge inerte, divers appareils ayant pour but d'augmenter l'adhérence entre les roues et les rails ont été mis à l'essai.

*Voitures.* — L'Administration a fait construire par l'industrie plusieurs voitures types, qui ont figuré avec honneur à l'exposition de Paris et ont valu de hautes récompenses aux établissements qui les ont exposées.

Les 12 voitures mixtes de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe, montées sur boggies avec couloir latéral, cabinet de toilette et water-closet ont été livrées en automne pour desservir les trains internationaux; elle réunissent tout le confort réclamé par les voyageurs les plus exigeants.

Dix voitures extra-légères de 3<sup>e</sup> classe, à circulation centrale, ont été mises à l'essai; elles ne pèsent que 6,200 kilogrammes et contiennent 50 places.

Pour le service des trains de voyageurs, on a créé un nouveau type de boîtes de secours plus portatif et mieux conçu que l'ancien; 400 boîtes de ce type sont actuellement en service.

Quant aux boîtes de l'ancien modèle, qui sont réparties entre les stations et les ateliers du réseau, leur aménagement a été modifié de façon à pouvoir y placer le chargement adopté pour les boîtes nouvelles. Ce chargement,

formé d'après les indications de M. Celarier, inspecteur général du service de santé de l'armée, comprend des médicaments, des pansements antiseptiques, des attelles en zinc pour fractures, etc. ; il répond, au point de vue des premiers soins à donner aux malades et aux blessés, à toutes les exigences de la médecine et à tous les progrès de la chirurgie.

*Wagons.* — Un wagon type affecté spécialement au transport de poisson en grande vitesse, par trains à voyageurs, a été mis à l'essai entre Ostende et Paris.

L'Administration fait construire 5 wagons de 25 tonnes, d'un type nouveau, pouvant au besoin supporter un chargement de 35 tonnes ; leur fourniture mettra fin aux réclamations des propriétaires de carrières, qui se plaignaient de n'avoir à leur disposition qu'un seul wagon de l'espèce d'un type suranné.

L'Administration a décidé d'appliquer à titre d'essai, le frein Westinghouse, à action rapide, à certains trains de marchandises, assurant un service assez long et à peu près normal. L'essai portera sur cent wagons dont l'appropriation est en cours.

La transformation de wagons repris à la Société générale, en wagons pour le service spécial des charbonnages, en vue de la substitution de la grande à la petite section sur les lignes du Flénu, a été terminée en 1889.

On a continué à appliquer la boîte à l'huile d'une pièce, modèle 1883, à un grand nombre de voitures et wagons ; le nombre de wagons munis de cette boîte, au 31 décembre 1889, était de 33,175 ; il reste à en pourvoir 7,384 wagons, dont 6,914 sont munis de la boîte 1880 et 475 de boîtes diverses.

Les résultats obtenus par l'emploi de la nouvelle boîte continuent à être des plus satisfaisants et la diminution des cas d'échauffement va s'accroissant d'année en année.

*Éclairage des stations.* — L'éclairage au pétrole a été établi ou étendu dans 142 stations, haltes ou points d'arrêt. Il a été placé 628 lampes avec réverbères, lanternes d'applique ou suspensions.

L'éclairage au gaz a été établi ou étendu dans 40 stations ; 472 becs ont été placés, partie en extension, partie en remplacement de becs à pétrole supprimés ; on a approuvé, en outre, le placement de 208 becs.

L'éclairage électrique a été établi à Esschen, dans la gare de formation de Meirelbeke, dans la halle couverte de la station de Malines, dans l'atelier central des voitures de la même localité et dans une partie de l'atelier central de Gendbrugge.



## 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.		REGETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1889.	1888.	1889.	1888.	1889.	1888.	1889.	1888.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples . . . . .	1 <sup>re</sup>	315,520	363,605	2,482,277 96	2,105,656 32	79.81	81.28	7.804	7.988
	2 <sup>e</sup>	521,471	478,567	2,696,400 18	2,471,611 60	68.83	68.45	5.171	5.165
	3 <sup>e</sup>	620,681	603,254	1,230,633 57	1,228,258 66	35.66	37.15	1.983	2.036
Ensemble . . .	"	1,457,672	1,345,426	6,389,313 71	5,805,526 58	57.10	56.93	4.383	4.315
Billets aller et retour (1) . .	1 <sup>re</sup>	311,426	314,758	1,493,061 86	1,488,496 36	63.12	62.22	4.797	4.729
	2 <sup>e</sup>	634,394	651,976	1,985,738 04	2,013,894 19	54.77	54.04	3.130	3.089
	3 <sup>e</sup>	1,116,714	1,078,922	1,560,302 88	1,503,647 62	36.31	36.21	1.397	1.394
Ensemble . . .	"	2,062,534	2,045,656	5,040,002 78	5,006,038 17	46.03	45.89	2.444	2.447
Total . . . .	"	3,520,206	3,391,082	11,429,316 49	10,811,564 75	50.62	50.27	3.247	3.188

(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.	
		1889.	1888.	1889.	1888.	1889.	1888.	1889.	1888.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples . . . . .	1 <sup>re</sup>	331,729	342,671	824,608 61	882,230 49	33.11	33.73	2.528	2.575
	2 <sup>e</sup>	1,541,079	1,563,416	2,249,685 17	2,344,379 52	25.30	25.97	1.400	1.408
	3 <sup>e</sup>	11,874,322	11,785,566	8,731,947 01	8,638,031 71	18.79	18.80	0.735	0.739
	Ensemble . . . . .	13,747,130	13,591,653	11,820,240 79	11,854,684 12	19.87	20.08	0.860	0.873
Billets aller et retour (1) . . . . .	1 <sup>re</sup>	603,282	623,964	827,703 53	858,830 22	22.27	23.14	1.572	1.425
	2 <sup>e</sup>	2,735,216	2,735,316	2,245,104 60	2,311,461 57	17.54	18.09	0.821	0.815
	3 <sup>e</sup>	18,900,714	18,512,328	9,233,766 45	9,188,254 43	15.37	15.59	0.490	0.490
	Ensemble . . . . .	22,238,832	21,871,606	12,328,504 58	12,388,466 22	15.82	16.12	0.554	0.566
Total . . . . .	35,985,962	35,465,270	24,148,835 37	24,253,130 34	17.37	17.64	0.671	0.684	
Total des prix entiers . . . . .	39,506,163	38,856,361	35,578,151 36	35,064,693 09	20.33	20.45	0.901	0.902	

## Prix réduits.

## Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1889.	1888.	1889.	1888.	1889.	1888.	1889.	1888.
						Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	"	(*)1,480,351	(*)1,450,165	1,420,411 72	1,366,117 64	43.06	42.34	0.960	0.942
(3) Abonnements { généraux (4) . d'étudiants (5) d'ouvriers . . . . .	"	4,417,136	4,146,620	3,308,947 64	3,073,653 02	37.96	38.27	0.749	0.741
	"	1,628,460	1,530,258	240,889 28	228,625 39	12.64	12.67	0.148	0.149
	"	12,314,612	11,294,984	1,456,585 13	1,327,767 82	14.66	14.64	0.118	0.118
Détenus et leurs gardiens . . . . .	"	81,866	78,875	223,209 75	221,210 85	74.28	72.81	1.470	1.444
Émigrants . . . . .	"	16,629	17,038	56,493 73	51,088 54				
Sociétaires . . . . .	"	313,541	360,718	315,479 19	351,026 60				
Trains de plaisir . . . . .	"	52,234	29,892	87,359 78	73,038 46	49.35	52.69	2.920	3.113
Voyages circulaires . . . . .	"	146,172	118,609	426,820 83	369,522 42				
Total des prix réduits . . . . .	"	20,451,031	19,027,249	7,536,197 05	7,068,050 74	23.19	23.46	0.368	0.371
Total caséral (prix entiers et prix réduits) . . . . .	"	59,957,199	57,883,610	43,114,348 91	42,132,745 83	21.31	21.46	0.719	0.728

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

(2) Dont militaires en débet. } 1889. 71,972 1888. 77,876 voyageant isolément.  
  } 131,655 137,078 — 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 XXIX.

(5) — — — — — XXX.

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

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen		Produit moyen par voyage	
	en 1889.	en 1888.	Différences pour 1889.	en 1889.	en 1888.	Différences pour 1889.	en 1889.	en 1888.	en 1889.	en 1888.
1 <sup>re</sup> classe. . . . .	677,249	606,276	+ 40,973	3,300,886 57	2,987,886 81	+ 312,599 76	55.87	54.40	5.100	4.928
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,062,550	2,043,983	+ 18,567	4,046,085 35	4,815,991 52	+ 130,093 83	36.32	35.92	2.398	2.356
3 <sup>e</sup> — . . . . .	12,495,003	12,288,840	+ 206,163	9,962,582 58	9,866,312 37	+ 96,270 21	19.63	19.79	0.797	0.803
	15,204,802	14,939,009	+ 265,793	18,209,554 50	17,670,190 70	+ 539,363 80	23.41	23.40	1.198	1.183

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

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	914,708	938,722	- 24,014	2,321,665 39	2,377,346 58	- 55,681 19	36.18	36.24	2.538	2.533
2 <sup>e</sup> — . . . . .	3,369,630	3,387,292	- 17,662	4,230,842 64	4,325,355 76	- 94,413 12	24.55	25.00	1.256	1.277
3 <sup>e</sup> — . . . . .	20,017,028	19,591,248	+ 425,780	10,810,089 33	10,691,902 05	+ 118,187 28	16.54	16.72	0.546	0.546
	24,301,368	23,917,262	+ 384,106	17,368,597 36	17,394,504 39	- 25,907 03	18.39	18.66	0.715	0.728

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

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	1,561,957	1,544,998	+ 16,959	5,622,551 96	5,365,233 39	+ 257,318 57	44.34	43.38	3.600	3.474
2 <sup>e</sup> — . . . . .	5,432,180	5,431,275	+ 905	9,176,927 99	9,141,247 28	+ 35,680 71	29.01	29.11	1.689	1.683
3 <sup>e</sup> — . . . . .	32,512,031	31,880,088	+ 631,943	20,778,671 91	20,558,214 42	+ 220,457 49	17.73	17.91	0.639	0.645
	39,506,168	38,856,361	+ 649,807	35,578,151 86	35,064,695 09	+ 513,456 77	20.33	20.48	0.901	0.902

d) *Billets à prix réduits* (2).

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	707,034	666,237	+ 40,827	985,092 46	938,093 95	+ 46,998 51	41.34	41.69	1.393	1.408
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,140,057	1,975,031	+ 165,025	1,923,944 88	1,735,339 50	+ 188,605 38	36.00	35.72	0.699	0.679
3 <sup>e</sup> — . . . . .	17,603,890	16,385,461	+ 1,217,929	4,627,159 69	4,394,617 29	+ 232,542 40	20.91	21.24	0.263	0.265
	20,451,031	19,027,249	+ 1,423,782	7,535,197 05	7,068,050 74	+ 468,146 31	23.19	23.46	0.368	0.371

e) *Totaux généraux.*

1 <sup>re</sup> classe. . . . .	2,269,041	2,211,235	+ 57,806	6,607,644 44	6,303,327 34	+ 304,317 10	43.41	42.86	2.912	2.851
2 <sup>e</sup> — . . . . .	7,572,237	7,406,306	+ 165,931	11,100,872 87	10,876,586 76	+ 224,286 10	30.99	30.87	1.466	1.469
3 <sup>e</sup> — . . . . .	50,115,921	48,266,046	+ 1,849,872	25,405,831 60	24,952,831 71	+ 452,999 89	18.84	19.04	0.507	0.517
	59,957,199	57,883,610	+ 2,073,589	43,114,348 91	42,132,745 83	+ 981,603 08	21.31	21.46	0.719	0.728

(1) Voir renvoi n° 1, p. A-47.

(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 1888, l'année 1889 a donné :

En plus, pour les trains express . . . . .	fr.	617,751 74
En moins — ordinaires . . . . .		104,294 97
En plus, pour l'ensemble des prix normaux . . . . .	fr.	515,456 77
— — — réduits . . . . .		468,146 31
En plus, pour la totalité des transports de voyageurs, fr.		984,605 08

Les voyageurs 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. . . . .	15,747,130	22,238,832	55,985,962
— express. . . . .	1,457,672	2,062,554	5,520,206
	15,204,802	24,501,366	59,506,168

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 . . . . .

20,451,031	20,451,031
44,752,597	59,957,199

on constate que, sur 59,957,199 voyages effectués, 44,752,597, soit 74.6 p. %, l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 74.2 p. % en 1888.

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 1889, 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 XXIX et XXX.

*Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :*

		1889 (1)				1888
		PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	24	6.99	0.0757	0.53	0.49
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	40	13.87	0.0613	0.85	0.79
	3 <sup>e</sup> — . . . . .	50	9.13	0.0402	0.37	0.35
Ordinaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	24	2.39	0.0535	0.13	0.12
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	40	8.80	0.0392	0.35	0.31
	3 <sup>e</sup> — . . . . .	50	11.56	0.0258	0.30	0.28
Ensemble . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	24	3.94	0.0667	0.26	0.23
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	40	10.11	0.0471	0.48	0.42
	3 <sup>e</sup> — . . . . .	50	11.32	0.0269	0.31	0.29

(1) On peut voir p. 57 que le parcours kilométrique des voitures à voyageurs est plus faible qu'en 1888, bien que le nombre de voyageurs transportés soit plus fort; d'où une meilleure utilisation du matériel et par suite une augmentation de recette par voiture-kilomètre.

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

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.
Trains de voyageurs.	Voyageurs. . . . .	Voyage.	59,957,499	57,883,640	+ 2,073,859
	Bagages. . . . .	Kilogr.	24,370,400	24,779,700	+ 90,400
	Colis-journaux. . . . .	—	491,610	455,497	+ 36,113
	Tarif n° 1, colis exprès . . . . .	—	41,826,835	41,704,338	+ 122,497
	Petits paquets. . . . .	—	79,497,887	71,467,995	+ 8,029,892
	Finances . . . . .	Group.	774,638	800,009	— 25,371
	Équipages. . . . .	Voiture.	4,252	4,495	— 243
Trains de marchandises.	Chevaux . . . . .	Expédition.	4,451	4,751	— 300
	Petites marchandises . . . . .	Kilogr.	246,400,968	213,848,894	+ 2,552,077
	Grosses marchandises (¹) . . . . .	—	26,695,842,000	25,145,560,000	+ 1,550,282,000
	Chevaux et bestiaux . . . . .	Expédition.	47,915	51,142	— 3,227

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES.			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.	
			En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.	En 1889.	En 1888.
Trains de voyageurs.	Voyageurs . . . . .	Voyage.	43,114,348 91	42,132,745 63	+ 981,603 08	0.719	0.723
	Tickets d'entrée dans les stations. . . . .	—	143,414 90	133,565 20	+ 9,849 70	—	—
	Bagages. . . . .	Quintal.	1,023,981 26	1,030,412 96	— 6,431 79	4.117	4.158
	Colis. Journaux . . . . .	Kilogr.	35,115 »	32,335 50	+ 2,579 50	0.071	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès. . . . .	—	1,065,687 29	1,054,707 48	+ 10,979 81	0.090	0.090
	Petits paquets. . . . .	Quintal.	1,974,796 46	1,891,609 49	+ 83,186 91	2.484	2.647
	Finances . . . . .	Group.	218,405 50	209,781 11	+ 8,624 48	0.282	0.262
	Équipages. . . . .	Voiture.	47,545 60	56,690 31	— 9,144 71	37.978	37.920
Trains de marchandises.	Chevaux . . . . .	Expédition.	173,570 39	174,050 11	— 479 72	38.956	36.634
	Petites marchandises . . . . .	Quintal.	5,565,845 30	5,508,500 26	+ 57,345 04	2.259	2.259
	Grosses marchandises . . . . .	Tonne.	79,065,600 35	75,195,709 85	+ 3,869,890 50	2.952	2.590
	Chevaux et bestiaux . . . . .	Expédition.	1,196,361 69	1,199,658 21	— 3,296 52	24.968	23.458
	Ensemble. . . fr	»	133,624,672 68 (²)	128,619,976 31 (²)	+5,004,696 37		

Pour les années antérieures voir annexe X.

(¹) Non compris 1,552,806 tonnes en 1889 et 1,549,809 tonnes en 1888, 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.
1865 . . . . .	Francs. 4.37	Francs. 3.46	Francs. 51,302	Francs. 440.55
1870 . . . . .	4.44	2.90	52,219	443.07
1875 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 0.84	( <sup>2</sup> ) 3.53	45,420	424.44
1880 . . . . .	( <sup>3</sup> ) 0.88	( <sup>4</sup> ) 3.43	42,444	445.45
1885 . . . . .	( <sup>5</sup> ) 0.84	3.21	38,096	404.37
1886 . . . . .	0.75	3.09	36,750	400.68
1887 . . . . .	0.74	3.06	38,944	406.69
1888 . . . . .	0.73	2.99	44,453	442.44
1889 . . . . .	0.72	( <sup>6</sup> ) 2.96	42,699	416.98

La recette kilométrique est tombée à 45,420 francs en 1875 par suite de la reprise des lignes peu productives des Bassins Houillers et du Luxembourg.

La descente continue jusqu'en 1886 en raison de la construction de lignes secondaires et de l'affaiblissement du commerce et de l'industrie. Dès 1887, l'accroissement des transports est visible.

### § 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1889.	En 1888.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages . . . . . fr.	62,724 71	61,762 44
	Loyer des buffets . . . . .	278,599 82	275,769 59
	Droit d'affichage . . . . .	22,282 67	22,120 78
	Vente de livres . . . . .	15,802 87	15,551 42
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	79,699 "	77,875 80
	Placement d'appareils et de bascules automatiques. .	44,607 16	15,615 98
Total. . fr.		<u>470,716 25</u>	<u>466,675 71</u>

(<sup>1</sup>) Les prix de transport des voyageurs appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. % dès le 1<sup>er</sup> novembre 1874.

(<sup>2</sup>) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins Houillers en 1871 et de celles du Luxembourg en 1875.

(<sup>3</sup>) Relèvement des prix de 5 p. % et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. — Année de l'Exposition nationale : la recette n'était que de 0,75 en 1879.

(<sup>4</sup>) Substitution du kilomètre à la lieue pour l'application des taxes, toute fraction de kilomètre comptant pour une unité.

(<sup>5</sup>) Année de l'Exposition d'Anvers; la recette n'était que de 0,78 en 1884.

(<sup>6</sup>) Voir p. 57 les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1869.	En 1868.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations . . . . . fr.	4,886 42	5,165 26
	Formalités en douane . . . . .	226,779 25	216,458 86
	Dépôt et magasinage. . . . .	55,854 52	54,058 71
	Retard dans le chargement et le déchargement . . . .	185,618 64	181,142 66
	Loyer de locomotives, tenders, matériel. . . . .	27,587 58	55,030 50
	— de tapissières . . . . .	1,248 »	685 20
	Déchargement d'office . . . . .	52,559 25	52,560 56
	Entretien et traction sur les raccordements. . . . .	211,197 26	191,504 81
	Redevances pour usage de quais, voies . . . . .	8,705 80	15,176 11
	Location de terrains et de vidanges . . . . .	21,855 59	19,868 96
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc. . . . .	1,877,762 51	1,650,651 84
	Surtaxes non réclamées . . . . .	2,927 27	2,500 25
	Recettes diverses. . . . .	107,265 47	58,094 50
Total. . fr.	<u>2,759,980 96</u>	<u>2,458,458 02</u>	
Total des trains de voyageurs. . . .	470,716 25	466,675 71	
Ensemble. . fr.	<u>3,250,697 19</u>	<u>2,905,155 75</u>	

#### § 4. PRODUITS DIVERS.

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

	En 1869.	En 1868.
Les ventes d'immeubles sans emploi . . . . . fr.	161,574 82	109,974 59
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc. . . . .	64,522 82	87,484 22
Ensemble. . fr.	<u>225,697 64</u>	<u>197,458 61</u>

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 au passif 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 1869.	En 1868.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . . fr.		1,040,821 92	992,754 99
Détenus et leurs gardiens . . . . .		225,209 75	221,210 85
Émigrants . . . . .		56,495 75	54,088 54
Sociétaires . . . . .		515,479 19	554,026 60
Trains de plaisir . . . . .		87,559 78	75,058 46
Transports mili- taires en débet. . . . .	Hommes . . . . .	579,389 80	575,582 65
	Chevaux . . . . .	56,988 45	52,489 85
	Bagages et matériel de guerre. . . . .	99,916 44	113,515 41
Chevaux de courses . . . . .		16,729 70	17,217 59
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour . . . . .	départements ministériels . . . . .	15,055 77	18,476 70
	expositions . . . . .	411 75	471 40
	divers . . . . .	122 85	2,070 45
	armée et prisons. . . . .	105,014 70	103,949 90
Ensemble. . fr.	<u>2,575,175 85</u>	<u>2,560,471 09</u>	

## § 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1889, 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 PÉRIÉS.
	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.
Voyageurs (*) . . . . .	52,741,143	67.97	4,791,021	7.99	2,425,035	4.04	59,957,199
Bagages (quintoux) . . . . .	152,713	61.40	23,081	9.28	72,997	29.32	248,791
Petites marchandises . . . . (kilogr.) (2)	215,163,009	63.62	43,550,440	12.68	79,497,687	23.50	338,217,335
Grosses — . . . . . (tonnes) (3)	13,336,633	49.96	4,966,615	18.38	8,452,354	31.66	26,695,542
Finances . . . . . (groups) (4)	511,436	66.02	106,134	13.70	157,068	29.25	774,638
Équipages . . . . . (voitures).	1,011	80.75	96	7.67	145	11.58	1,252
Chevaux et bestiaux . . . . . (expéd.).	34,560	66. »	7,118	13.59	10,688	29.41	52,366

B. *Recettes.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES PÉRIÉS.
	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.
Voyageurs . . . . . fr.	32,537,287 92	75.47	4,100,779 81	9.51	6,476,281 18	13.02	43,114,349 91
Tickets d'entrée dans les stations . . . . .	143,414 90	100. »	»	»	»	»	143,414 90
Bagages . . . . .	488,224 94	47.68	55,908 22	5.46	479,848 10	46.86	1,023,981 26
Petites marchandises . . . . .	5,824,554 20	67.40	842,093 39	9.75	1,974,796 40	22.85	8,641,443 99
Grosses — . . . . .	41,393,470 97	52.24	10,560,822 75	13.36	27,201,305 63	34.40	79,065,600 35
Finances . . . . .	173,116 67	79.26	14,294 64	6.55	30,994 28	14.19	218,405 59
Équipages . . . . .	37,923 71	79.76	2,700 95	5.68	6,920 94	14.56	47,545 60
Chevaux et bestiaux . . . . .	1,003,940 41	73.23	60,626 00	5.59	285,365 58	20.83	1,369,932 68
Produits extraordinaires . . . . .	3,230,697 19	100. »	»	»	»	»	3,230,697 19
Ensemble . . . fr.	84,742,630 91	61.92	15,957,225 85	11.44	36,455,513 11	26.64	136,835,369 87
Produits divers . . . . . fr.							61,322 82
Total . . . . . fr.							136,913,692 69

(1) Les billets d'aller et retour sont 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, le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(3) Non compris 1,532,806 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain. (Voir renvoi (1) page A-51.)

(4) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1888, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		B. SERVICES MIXTES.		C. SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs . . . . .	»	98,964 30	222,333 75	»	858,233 63	»
Bagages . . . . .	»	25,343 08	4,443 07	»	47,468 34	»
Petites marchandises.	»	28,278 92	99,183 27	»	83,186 91	»
Grosses — . . . . .	458,908 39	»	684,324 44	»	2,726,657 70	»
Finances. . . . .	13,762 97	»	»	4,997 19	»	3,444 30
Équipages . . . . .	»	3,823 86	491 59	»	»	5,812 44
Chevaux et bestiaux .	75,784 12	»	9,415 90	»	»	88,986 26
Totaux. . . . .	548,455 48	436,410 46	4,047,194 99	4,997 19	3,685,546 55	97,940 »
Différences pour 1889.	+ 392,045 32		+ 4,045,194 80		+ 3,587,606 55	

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

	A.	B.	C.
En 1888, de . . . . .	63.88	11.13	24.99
Elle est, en 1889, de . . . . .	61.92	11.44	26.64
Différence pour 1889 . . . . .	- 1.96	+ 0.31	+ 1.65

## II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1889.

### A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

#### § 1<sup>er</sup>. TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

##### a. Service intérieur.

\*Mise en relation de divers bureaux avec le point d'arrêt de Gand-Heirnisse.

Transports militaires. Extensions et modifications au règlement régissant le transport des militaires.

Billets à talon-valeur. Utilisation de ces billets à défaut de billets à destination fixe pour toutes les combinaisons possibles de voyages aller et retour par les deux espèces de trains, ordinaires et express.

Admission des bicycles et des tricycles au tarif des bagages, quels que soient leur poids et leur volume.

Mise en circulation de billets spéciaux par MM. Swan et Leach, agents d'excursion à Londres.

Réglementation du transport des voitures-salons et des wagons-lits loués, par trains de voyageurs, à charge et à vide.

b. *Services mixtes.*

Transports militaires. Extensions et modifications au règlement régissant le transport des militaires.

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

Admission par la Flandre occidentale, du barème de l'État pour les abonnements d'élèves et d'ouvriers sur les sections de Deynze à Thielz et de Comines à Ypres, en partie desservies par les trains de l'État.

Tarifification de la halte de Tailfer (du Nord-Belge) avec certaines stations de l'État, viâ Namur.

Suppression de certaines relations avec la ligne de Termonde à Saint-Nicolas.

Réimpression, avec indication des prix fermes, du tarif mixte entre l'État et la Flandre occidentale. Création de relations nouvelles et fixation de nouveaux prix.

c. *Services internationaux.*

Les bureaux non repris dans le tarif avec le Nord-Français, sont autorisés à délivrer des billets simples à prix entiers et à demi-prix pour la première station française située au-delà de la frontière. Acceptation des bagages et des chiens dans les mêmes conditions.

Extension des relations reprises au tarif international entre la Belgique, la France et l'Angleterre, d'une part, et l'Allemagne du Nord, l'Autriche, le Danemark et la Russie, d'autre part, viâ Herbesthal et Bleyberg.

Extension des relations reprises au tarif de la Belgique et de l'Angleterre vers les stations italiennes et vice-versa, viâ Sterpenich, Bâle et le Gothard.

Location de cabines à bord des malles entre Ostende et Douvres et location de malles pour excursions en mer ou voyages entre Ostende et Douvres.

Réimpression du tarif entre l'Angleterre, la Belgique et la France, d'une part, et les stations du Haut-Rhin, d'autre part, viâ Herbesthal et Cologne.

Arrangements entre le London-Chatam and Dover railway et l'administration des chemins de fer de l'État-Belge pour le transport direct des voyageurs et des bagages en service anglo-continentale viâ Douvres-Calais et viâ Douvres-Ostende.

Création de relations nouvelles entre certaines stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Palatinat. viâ Sterpenich.

Création d'abonnements pour voyageurs en service Franco-Belge-Nord.

Création de relations nouvelles entre certaines stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Prince-Henri.

Réimpression du tarif de la Belgique et de l'Angleterre vers certaines stations des chemins de fer de l'État de Bavière, viâ Herbesthal-Cologne.

Extension des relations reprises dans le tarif de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Angleterre vers les stations suisses et vice-versa.

Extension et modifications aux relations reprises dans le tarif avec le Nord-Français.

Extension des relations reprises dans le tarif entre la Belgique et la France, d'une part, et les Pays-Bas, d'autre part, et entre la Belgique et l'Allemagne du Nord par les Pays-Bas.

Vérification des bagages, à Herbesthal au lieu de Cologne, pour l'entrée en Allemagne.

## § 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Réimpression du tarif des voyages circulaires. Extension du tarif des voyages circulaires avec billets combinables au gré du voyageur. Création de relations nouvelles dans ce tarif.

Voyages d'excursions individuels ou collectifs en France.

## § 3. TARIFS POUR MARCHANDISES.

### a. Services intérieur et mixtes.

#### Conditions réglementaires.

- 1<sup>er</sup> mai. Les articles 18, 19 et 64 des conditions réglementaires sont complétés et modifiés pour l'assimilation, *aux marchandises en vrac*, des envois de toute nature, présentés par charges incomplètes, en réclamant l'emploi exclusif d'un wagon.
- 1<sup>er</sup> novembre. L'article 43 des conditions réglementaires est complété en ce sens que le nombre des moutons, admis aux prix de la 5<sup>e</sup> catégorie du tarif n° 6, sans majoration, est porté de 30 à 60. Les prix de la 3<sup>e</sup> catégorie sont augmentés de 25 p. % pour chaque fraction indivisible de 30 moutons excédant le nombre de 60.
- 1<sup>er</sup> — Révision de l'article 64<sup>bis</sup> des conditions réglementaires concernant le pesage au départ et à l'arrivée des marchandises à petite vitesse (charges complètes et incomplètes).

#### Classification générale des marchandises.

- 1<sup>er</sup> janvier. Classification des *pierres concassées et criblées* à la 4<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> février. Classification de *l'agalite (nématholite)* à la 3<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> mars. Déclassement des *roseaux* de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> — Classification des *pierres et des dalles en pierre ou en marbre sciées, mais non polies*, savoir :
- à la 4<sup>e</sup> classe lorsqu'elles sont sciées sur *une seule face*  
à la 3<sup>e</sup> — — — — — *plusieurs faces*.
- 1<sup>er</sup> avril. Classification du *bisulfite de soude*, du *sulfate de magnésic* et de la *naphthaline* à la 3<sup>e</sup> classe.

- 1<sup>er</sup> mai. Classification de la *mitraille d'acier, de fer ou de fonte* (1) à la 4<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> — Déclassement de l'*asphalte* de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> — Classification du *feldspath en poudre* à la 3<sup>e</sup> classe et du *feldspath en pierre* à la 4<sup>e</sup> classe.
- 15 juillet. Déclassement de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe des *osiers verts ou secs non écorcés*.
- 1<sup>er</sup> décembre. Classification de l'*acide carbonique liquide* à la 2<sup>e</sup> classe.

**Tarifs spéciaux.**

*Tarifs spéciaux nos 2 et 3 d'exportation maritime.* Y sont introduites :

- 1<sup>er</sup> janvier. *Les pierres concassées et criblées.*  
*Tarif spécial n° 7* (prix de la 4<sup>e</sup> classe) y sont introduits :
- 1<sup>er</sup> mars. *Les pierres et les dalles en pierre sciées sur plusieurs faces, mais non polies.*
- 1<sup>er</sup> avril. *Le bisulfite de soude et du sulfate de magnésie.*  
*Tarif spécial n° 11*, y sont admises :
- 1<sup>er</sup> mai. *Les mitrailles d'acier, de fer ou de fonte* (1).  
*Tarif spécial n° 12.*
- 1<sup>er</sup> novembre. Il est créé un nouveau tarif spécial n° 12 contenant tous les prix applicables suivant les tarifs spéciaux nos 8, 12, 13 et 31 aux transports de *minerais et produits assimilables à ceux-ci.*  
*Tarif spécial n° 14.*
- 15 avril. Réduction de 200,000 kilogrammes et de 100,000 kilogrammes respectivement à 100,000 et à 50,000 kilogrammes des minima de poids fixés pour jouir des prix réduits du tarif spécial n° 14, en faveur des combustibles expédiés vers le Luxembourg belge.  
*Tarif spécial n° 22.* — Le tarif spécial n° 22, introduit le 1<sup>er</sup> mai 1886 pour les transports de *goudron 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 été étendu aux stations de *Bascoup (l'Etoile)* et *Herstal*.  
*Tarif spécial n° 24.* — Le tarif spécial n° 24, d'importation maritime en faveur des envois de *planchettes* entrant en Belgique, en franchise temporaire de droits de douane et

---

(1) Sont taxés comme mitrailles : les vieux fers et aciers ; les vieux projectiles en fer ou en acier ; les vieux rails des chemins de fer et des mines ; les vieilles traverses en fer et les vieux bandages de roues hors d'usage ; les autres vieilles pièces de roues ; les déchets de fer et d'acier ; les déchets de fer blanc.

destinés à la confection des caisses d'emballage, a été successivement étendu aux stations de *Boussu, Gosselies-Ville, Seraing et Baudour.*

*Tarif spécial n° 28.* — Extension de ce tarif, créé en faveur de la chaux destinée à l'agriculture, des matériaux d'empierrement, etc., aux produits ci-après :

1<sup>er</sup> janvier.

*Pierrailles non criblées et moellons bruts.*

15 février.

*Tan ayant servi.*

20 mars.

*Graviers en général quel qu'en soit l'usage.*

*Tarif spécial n° 31.* — Prix de la 4<sup>e</sup> classe réduit de fr. 0-75.

1<sup>er</sup> mars.

Extension de ce tarif aux *minerais de fer grillés et aux pyrites grillées.*

*Tarif spécial n° 33.*

1<sup>er</sup> mars.

Nouveau tarif spécial consacrant d'importantes réductions sur les prix du tarif normal en faveur des expéditions de *sable* comportant au minimum 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.

*Tarif spécial n° 34.*

1<sup>er</sup> novembre.

Nouveau tarif spécial consacrant l'application de la 4<sup>e</sup> classe en faveur des *perches à houblon de plus de 6 mètres.*

*Tarif spécial provisoire.* — Le tarif spécial provisoire, mis en vigueur le 15 avril 1886, prorogé jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1889 en faveur des combustibles, a été successivement étendu aux stations suivantes :

*Sluyskill, Sluyskill-Pont, Philippine, Terneuzen, Staceghem, Dieghem, Saventhem, Thielt, Melle, Deerlyck, Rumbekke, Hamme, Boesinghe, Zonnebeke, Vichte, Néchin, Templeuwe, Santbergen, Hérimmes-Warcoing, Sweveghem, Ingelmunster.*

**Barème.**

1<sup>er</sup> juillet.

Réduction de fr. 0-05 par 100 kilogrammes pour la grande vitesse et de fr. 0-05 par 1,000 kilogrammes pour la petite vitesse sur les prix du barème C applicables aux relations avec les lignes de la Flandre occidentale. (Relations avec le chemin d'Anvers à Gand exceptées.)

*b. Service internationaux et de transit.*

**Classification générale des marchandises.**

Service belge-néerlandais. — 1<sup>er</sup> mai. — Les *dalles en pierre et en marbre sciées sur une seule face* ont passé du tarif spécial n° I au tarif spécial n° II. — La *graine de moutarde* a été rangée à la 2<sup>e</sup> section et l'*agalite (nématholite)* à la 3<sup>e</sup> section.

13 juin. — Les *crasses de plomb et de zinc* qui étaient rangées à la 5<sup>e</sup> section, ont été admises au tarif spécial n° I.

Service anglo-belge viâ Harwich. — 13 février. — Classification des *savons et tapis* à la 2<sup>e</sup> section.

20 mai. — Classification du *linoleum*, des *paillassons* et de la *toile cirée* à la 2<sup>e</sup> section.

Service franco-belge nord. — 13 octobre. — Déclassement des *osiers bruts non écorcés* de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe et de la *terre d'ombre* de la 1<sup>re</sup> à la 3<sup>e</sup> classe sur le parcours belge.

21 novembre. — Déclassement du *chlorhydrate* et du *muriate d'ammoniaque* de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe sur le parcours belge.

Service belge-sud-ouest-allemand. — 18 mars. — Introduction de l'*agalite* (*nématholite*) au tarif spécial II.

28 décembre. — Introduction du *schiste bitumineux solide* au tarif spécial III.

31 décembre. — Introduction de l'*acide muriatique* (*acide hydrochlorique, esprit de sel, acide chlorhydrique*) en wagons citernes fournis par les expéditeurs au tarif exceptionnel 3.

#### Prix en général.

- 13 janvier. Création d'un tarif néerlandais-Prince-Henri pour le transport des marchandises en grande vitesse et en petite vitesse par charge incomplète.
- 22 juillet. Abaissement des taxes applicables en service belge-bavarois de et vers les stations du chemin de la Flandre occidentale.
- 1<sup>er</sup> août. Création d'un nouveau tarif anglo-belge avec la station de Grimsby de la compagnie du Manchester, Sheffield et Lincolnshire railway.
- 13 août. Modifications apportées en service belge-sud-ouest-allemand dans la perception des frais de location de bâches du chemin de fer.
- 1<sup>er</sup> septembre. Application, en service avec le chemin de fer du Palatinat, aux transports de bois de longueur effectués sur deux wagons à chevalets ou wagons accouplés, de la même taxe que lorsqu'il est fait usage d'un seul wagon.
- 1<sup>er</sup> septembre et 1<sup>er</sup> octobre. Réduction des taxes applicables en service Belge-Sud-Ouest-Allemand aux envois effectués de ou vers la station de Beveren (Waes) et celles du chemin de fer de la Flandre occidentale.
- 16 octobre. Réduction des taxes applicables, en service Belge-Bavarois, aux envois de paniers à fruits, neufs, expédiés vides pour être renvoyés pleins.

Extension du tarif de l'Union postale universelle aux pays ci-après : Ile

Maurice, Indes britanniques, Aden et Zanzibar, nouvelle Guinée, Australie méridionale, ile de Chypre. république d'Uruguay, nouvelle Zélande, Dominiun du Canada.

Extension du tarif Anglo-Belge-Bavarois à diverses stations belges et à quelques stations bavaroises.

Extension à Anvers (Sud) du tarif exceptionnel Belge-Bavarois pour *riz*.

Extension à deux nouvelles stations bavaroises du tarif exceptionnel Belge-Bavarois pour *articles de la Thuringe*.

Extension à une nouvelle station bavaroise du tarif exceptionnel Belge-Bavarois pour *verres en tables*.

Extension à diverses stations belges du tarif exceptionnel Belge-Bavarois pour le transport des *bois*.

Extension à de nouvelles stations italiennes du tarif exceptionnel pour le transport des *denrées alimentaires*.

Extension à de nouvelles stations italiennes du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*.

Extension aux envois de *lins, étoupes et filasses de lin* du tarif de réexpédition à Elbing pour le transport des *chanvres, etc.*

Extension aux envois de *chromate et bichromate de soude* du tarif exceptionnel M Belge-Bavarois.

Extension du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand à de nouvelles stations belges et allemandes.

1 <sup>er</sup> janvier.	Révision du tarif Anglo-Belge viâ Anvers-Harwich.
1 <sup>er</sup> —	Révision du fascicule II du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand [trafic avec Bâle et Delle (transit)].
1 <sup>er</sup> février.	Révision du tarif Anglo-Sud-Ouest-Allemand.
1 <sup>er</sup> juin.	Révision des fascicules III et V du tarif entre la Belgique et les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse et de l'union Suisse.
1 <sup>er</sup> —	Révision du fascicule VII <sup>b</sup> du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand (trafic avec le chemin de fer du Wurtemberg).

**Prix spéciaux ou exceptionnels.**

7 janvier	}	Création de tarifs exceptionnels, en service Franco-Belge-Nord pour le transport de <i>poissons frais, ciments, vins de champagne, plaques de blindage, minerais de zinc, résidus de minerais et porcelaines.</i>
28 février		
1 <sup>er</sup> mai		
25 octobre		
1 <sup>er</sup> novembre		
15 décembre.		
1 <sup>er</sup> février.		Introduction d'un tarif exceptionnel pour les transports de <i>houille, coke et briquettes de charbon</i> en service Belge-Wurtembergeois.
mai.		Mise en vigueur de prix réduits pour le transport de <i>sucres, bois et pierres</i> en service Belge-Suisse.

- 1<sup>er</sup> octobre. Octroi de prix exceptionnels aux transports de *sable*, d'Arlon vers le Grand-Duché de Luxembourg.
- 1<sup>er</sup> novembre. Création d'un tarif spécial pour le transports de *perches à houblon de plus de six mètres* en service Belge-Néerlandais.

\* \* \*

- 15 janvier. Révision du tarif spécial des pierres Néerland-Prince-Henri.
- 1<sup>er</sup> octobre. Révision du tarif spécial des houilles Franco-Belge-Nord.
- 1<sup>er</sup> — Révision du tarif exceptionnel des pierres Néerland-Alsacien-Lorrain.

\* \* \*

- 9 mars. Abaissement de 100 à 50 tonnes du minimum de tonnage exigé pour l'octroi de la réduction de fr. 0-40 par tonne sur les prix de transport des matériaux pour la construction, la réparation et l'entretien des routes (pavés, etc.) vers la France.
- 23 juillet. Réduction de fr. 1-50 par tonne accordée sur les prix pour le transport des scories par quantités de 100 tonnes du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine vers les ports belges et Terneuzen.

## B. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LE SERVICE DES TRAINS.

### § 1<sup>er</sup>. TRAINS DE VOYAGEURS.

1<sup>o</sup> A partir du 1<sup>er</sup> juin, le départ de Londres vers le nord de l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse et l'Italie, via Douvres, Ostende, fixé précédemment à 9 heures 40 du matin, a été reporté à 10 heures, tout en maintenant les heures d'arrivée à destination.

La durée totale du voyage a donc été diminuée de 20 minutes ;

2<sup>o</sup> Un service de trains légers a été établi, à partir du 1<sup>er</sup> juin, entre Luttre, Charleroi et Chatelineau et vice-versa ;

3<sup>o</sup> Un train express (1<sup>re</sup> classe) dit « de luxe » été mis en marche de Bruxelles-Nord à Ostende et vice-versa, depuis le 15 juillet jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre suivant ; ce train a été formé de voitures d'un modèle particulièrement confortable, et on lui a attribué une vitesse plus grande qu'aux autres trains express circulant sur la ligne de Bruxelles à Ostende ;

4<sup>o</sup> La composition des rames de voitures à voyageurs a été réduite au strict nécessaire, ce qui a permis de diminuer, dans une proportion assez notable, les dépenses d'exploitation ;

5<sup>o</sup> Un grand nombre de modifications ont été introduites dans le service, ayant pour but de créer de nouvelles correspondances et d'améliorer celles existant déjà.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

Les mesures prises en 1888, dans l'intérêt du repos du personnel, ont reçu une grande extension pendant l'année 1889.

La circulation de trains de marchandises a été réduite, le dimanche, autant qu'il a été possible de le faire, sans nuire aux intérêts du commerce et de l'industrie.

On a pu ainsi arriver à supprimer, les dimanches et jours de fêtes légales de la période la moins active, c'est-à-dire pendant les sept mois qui s'écoulent du 1<sup>er</sup> mars au 1<sup>er</sup> octobre, 1,072 trains sur un total de 1,422, soit 52,224 trains kilomètres sur un total de 52,575.

Dans le même ordre d'idées, l'acceptation et la délivrance des marchandises des tarifs nos 2 et 3 (charges complètes et incomplètes) ont été suspendues les dimanches et jours de fêtes légales à partir de midi, dans toutes les stations et haltes du réseau.

La réorganisation du service des trains de marchandises a été continué en 1889.

Le régime des expéditions de détail a été sensiblement amélioré, et une plus grande extension a été donnée aux trains directs, en vue d'accélérer les transports et d'arriver à une meilleure utilisation du matériel. Les bassins de Mons, du Centre et de Charleroi, notamment, ont été dotés de plusieurs trains directs nouveaux vers Anvers et vers le Luxembourg, ce qui a permis de réduire encore l'escale des wagons en cours de route et les manœuvres qui en résultent, et de restreindre l'organisation de trains spéciaux, dont la mise en marche constitue toujours une entrave à la circulation régulière des autres trains.

Une réforme très importante a été réalisée par l'adoption d'une boîte de secours contenant tous les objets de pansements antiseptiques; des boîtes de cette espèce ont été substituées pendant le 2<sup>e</sup> semestre de l'année 1889, dans un grand nombre de trains affectés au transport des voyageurs et dans beaucoup de stations, aux anciennes boîtes de secours, dont la composition ne répondait plus aux exigences de la chirurgie moderne. Incessamment, tous les trains de cette catégorie, toutes les stations, toutes les haltes et tous les points d'arrêt, seront pourvus de la nouvelle boîte de secours. Celle-ci est soumise à une surveillance rigoureuse et les précautions sont prises pour qu'elles soient toujours en parfait état.

La question de la réorganisation du service de secours aux blessés en cas d'accident de chemin de fer, est, au surplus, soumise à l'examen d'une commission spéciale, qui aura à indiquer quelles sont les autres mesures qu'il conviendrait éventuellement de prendre pour perfectionner ce service.

Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1889, les stations de Bruxelles (Nord), de Bruxelles (Midi), de Louvain, d'Anvers (Est), de Gand (Sud), de Liège (Guillemins) et de Tournai, pouvaient seules mettre un fauteuil mécanique à la disposition des malades et des impotents pour effectuer le trajet de leur voiture jusqu'au train et inversement. Depuis, les voyageurs qui en ont besoin, peuvent obtenir,

dans n'importe qu'elle autre station du réseau, un fauteuil semblable, pourvu qu'ils en fassent la demande, au chef de station, au moins 24 heures à l'avance. Ces fauteuils sont mis gratuitement à la disposition du public.

### 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 1889 :

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.				TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE.				Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	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				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	121,412	234	11,5	1,343	68,455	358	7,5	2,019	86,808	34	28	56
1881. . . . .	123	23,5	3,832	133,771	172	16,5	2,083	106,226	295	9,6	2,712	117,711	37	60	60
1882. . . . .	85	35,0	6,052	211,232	184	16,2	2,111	104,712	269	11,1	3,275	138,544	26	20	39
1883. . . . .	62	49,1	8,055	274,332	125	24,4	3,001	152,827	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	253,350	112	28,0	7,319	296,648	16	41	28
1886. . . . .	31	105,7	13,840	598,222	83	38,2	5,021	166,816	113	28,1	7,365	296,039	14	3	22
1887. . . . .	39	77,8	12,446	497,455	75	42,5	5,874	211,482	114	28,0	8,122	300,315	12	1	14
1888. . . . .	59	60,9	10,218	415,558	86	37,2	5,165	193,143	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
1889. . . . .	32	95,4	17,763	673,399	118	37,2	3,868	148,177	150	21,4	6,832	260,222	20	148	31
Moyennes des dix années.	65	44,4	6,845	274,162	122	24,9	3,469	132,552	168	16,2	4,642	181,759	23	34	33

Des 150 déraillements et collisions constatés en 1889, 52 sont survenus à

des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 118 à des trains de marchandises (il y en a eu 254 en 1880).

Ces 150 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 260,222 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 XXXI indique en détail les causes des 150 collisions et déraillements survenus en 1889. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, depuis 1880 :

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889			
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) . . . . .	2,702	2,841	2,973	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207			
Nombre de collisions et déraillements.	par trains de voyageurs. . .	Collisions . .		37	60	41	25	21	24	9	8	19	15
		Déraillements.		67	63	44	37	39	26	21	51	51	19
	— de marchandises . . .	Collisions . .		116	85	83	64	49	58	42	40	56	61
		Déraillements.		118	89	99	61	42	24	41	33	50	57
Au total . . . . .	338	293	269	187	151	112	113	114	136	130			

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

		1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889		
Voie.	Rails cassés. . . . .	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	D.	2	"	1	"	"	"	1	"	"	"	2	
Matériel roulant.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie. . . . .	C.	1	"	2	1	1	"	"	"	"	1	
		D.	7	8	14	5	5	2	5	1	5	4	
Voie.	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	"	
Matériel roulant.	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	2	"	"	"	"	"	"	1	"	"	
		D.	3	4	1	1	2	2	"	"	"	1	
Voie.	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	2	
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts. . . . .	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	
		D.	"	5	"	3	"	2	1	2	1	2	
Voie.	Avaries aux essieux . . . . .	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		D.	12	15	5	7	7	1	4	5	6	7	
Matériel roulant.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . . . . .	C.	"	2	"	2	1	2	"	"	"	"	
		D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2	5	
Voie.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		D.	10	14	7	14	5	6	9	15	8	6	
Matériel roulant.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		D.	5	1	1	"	1	"	"	"	"	"	
Voie.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		D.	9	5	5	4	2	3	2	1	1	1	
Matériel roulant.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. . . . .	C.	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		D.	19	10	14	4	5	1	5	2	"	2	
Voie.	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	15	8	9	25	
		D.	54	70	45	19	25	15	14	16	20	26	
Matériel roulant.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	22	15	15	22	9	12	7	
		D.	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	
Voie.	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5	7	1	5	1	6	
		D.	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Matériel roulant.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	4	4	5	4	"	"	1	"	"	2	
		D.	2	"	5	1	"	"	1	"	"	"	
Voie.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	13	4	4	4	1	5	12	10	
		D.	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	
Matériel roulant.	Machines de manœuvres 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	5	
		D.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Voie.	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	9	
		D.	"	2	1	1	5	"	"	"	"	"	
Matériel roulant.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	31	19	50	18	9	8	2	8	8	7	
		D.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Voie.	Autres négligences. . . . .	C.	35	43	19	19	16	18	1	13	14	14	
		D.	12	11	11	7	5	4	12	5	5	9	
Matériel roulant.	Causes diverses et indéterminées . . . . .	C.	6	6	9	5	7	5	10	2	2	3	
		D.	35	26	30	25	21	15	5	22	35	16	
Voie.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	"	14	7	4	6	5	1	6	5	11	
		D.	"	1	1	"	1	2	5	4	6	4	

D. Collision.  
C. Déraillement.

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

Des 150 déraillements et collisions de trains, constatés en 1889, 20 seulement ont causé des dommages aux personnes, savoir (*voir* annexe XXXI).

	1889.	1888.	Moyenne des 10 dernières années.		
Voyageurs . . .	}	Tués . . . . .	12	»	1
		Blessés . . . . .	104	6	18
		Contusionnés . . . . .	32	7	15
	Totaux. . . . .	148	13	34	
Agents de l'admini- stration. . . . .	}	Tués . . . . .	3	»	2
		Blessés . . . . .	12	10	14
		Contusionnés . . . . .	16	3	17
	Totaux. . . . .	31	13	35	
Ensemble (1). . . . .	179	26	67		

Le nombre de victimes résultant des accidents de trains, est beaucoup plus élevé en 1889 qu'en 1888. En ce qui concerne la moyenne, la différence en plus est aussi fort grande. Cette augmentation est due à deux accidents de trains :

1° L'accident de Groenendael qui a fait 115 victimes, dont 12 voyageurs et 2 agents de l'Administration tués et 99 voyageurs blessés ;

2° La collision survenue à Bruxelles-Midi entre un train de voyageurs et un heurtoir et qui a fait 31 victimes, dont 4 voyageurs blessés et 28 voyageurs et 2 agents de l'Administration contusionnés.

Ces regrettables résultats prouvent une fois de plus, qu'il suffit d'un ou de deux accidents graves, pour influencer très défavorablement la comparaison d'un exercice à l'autre.

**§ 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 imprudence, sont :*

	1889.	1888.	Moyenne des 10 dernières années.
Tués . . . . .	8	7	7
Blessés . . . . .	34	35	28
Contusionnés . . . . .	10	6	17
Totaux. . . . .	52	48	52

Sur ces 52 voyageurs, 25 ont été atteints en sautant de trains en marche,

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

10 en circulant dans les stations, 10 par la fermeture de portières et 9 dans d'autres circonstances.

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

	1889.	1888.	Moyenne des 10 dernières années.
Tués . . . . .	65	55	55
Blessés . . . . .	59	45	85
Contusionnés. . . . .	4	4	22
<b>Totaux. . . . .</b>	<b>126</b>	<b>100</b>	<b>160</b>

Sur les 65 tués, 25 se sont suicidés, 9 ont été atteints en circulant sur la voie, 17 en franchissant les lignes en dehors des stations, 11 en les traversant dans les gares et 1 dans d'autres circonstances.

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

	1889.	1888.	Moyenne des 10 dernières années.
Tués . . . . .	55	58	77
Blessés . . . . .	499	402	225
Contusionnés . . . . .	154	111	125
<b>Totaux. . . . .</b>	<b>708</b>	<b>571</b>	<b>425</b>

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes :

	TUÉS.								BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.							
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.
Dans les stations et les ateliers.	18	20	15	22	26	15	15	25	510	194	140	161	166	190	357	426
En accrochant des véhicules.	6	2	2	2	1	2	2	6	47	25	24	20	12	51	37	45
En décrochant id.	8	4	1	»	1	2	»	1	12	14	9	1	4	7	8	10
Gardes-barrières et gardes-routes . . . . .	28	18	21	10	11	7	15	8	22	9	15	15	4	11	5	6
Gardes-convoi tombés ou atteints . . . . .	2	2	1	2	»	»	1	»	56	49	22	21	9	12	5	6
Autres agents des trains tombés ou atteints . . . . .	6	8	7	1	4	2	4	4	69	65	59	55	50	57	80	109
Agents atteints en dehors de tout service. . . . .	25	16	15	15	7	5	14	4	18	14	15	9	15	4	9	15
En réparant les voies et les bâtiments. . . . .	18	0	5	8	»	6	4	7	45	26	25	26	26	10	28	25
Agents d'autres administrations. . . . .	»	5	5	5	6	4	5	2	»	8	5	11	15	10	8	7
<b>Ensemble: tués, blessés et contusionnés. . . . .</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>70</b>	<b>65</b>	<b>56</b>	<b>41</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>579</b>	<b>402</b>	<b>299</b>	<b>315</b>	<b>297</b>	<b>350</b>	<b>513</b>	<b>655</b>

## Résumé pour 1889.

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 . . .	12	404	32	448
	par leur imprudence . . . . .	8	34	10	52
Employés et ouvriers de l'administration atteints.	dans les déraillements et collisions . . .	3	42	46	31
	par leur imprudence . . . . .	55	499	154	708
Personnes ayant circulé sur les voies . . . . .		38	54	4	96
Folie, suicide, ivresse, etc. . . . .		25	5	*	30
Ensemble pour l'année 1889. . . . .		141	708	216	1,065

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année 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.	atteinte en général.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteinte en général.
1880 . . . . .	176	268	188	632	4,108	2,698	3,843	1,144	175,575	115,959	165,304	49,173
1881 . . . . .	202	309	280	791	3,950	2,589	2,857	1,011	171,905	112,378	124,020	43,000
1882 . . . . .	188	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	4,186	1,532	282,446	148,465	169,645	61,707
1885 . . . . .	128	371	87	586	6,404	2,210	9,423	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	1,926	7,201	1,282	316,851	75,340	285,407	50,186
1889 . . . . .	141	708	216	1,065	7,258	1,448	4,745	962	276,832	55,132	180,710	36,651
Moyenne . . . . .	143	360	193	705	6,132	2,373	4,532	1,242	240,095	92,925	177,429	48,612

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

## IV. Contraventions.

Pendant l'année 1889, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 849 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains . . . . .	209
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le chemin de fer . . . . .	21
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées . . . . .	41
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus. . . . .	135
Voyageurs dépourvus de billets réguliers . . . . .	315
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendu du train avant l'arrêt ou du côté opposé au quai de débarquement. . . . .	33
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit . . . . .	16
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs. . . . .	111
Total. . . . .	849

Les contraventions constatées en 1888 étaient au nombre de 895. Il y a donc eu en 1889 une diminution de 46 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.

XXXII.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1) . . . . .	10,220	.	10,220
— — — des Compagnies (2) . . . . .	4,250,963	200,080	4,451,043
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre . . . . .	En 1889 . . . . .	4,261,183	200,080 (3) 4,461,263
	En 1888 . . . . .	4,245,812	200,080 (3) 4,445,892
Différences pour 1889 . . . . .	+ 15,376	.	+ 15,376

La différence constatée en 1889 provient :

1<sup>o</sup> De l'ouverture au service, le 15 juillet 1889, par la Société des chemins

(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 chemin de fer 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 1889 la longueur de ces voies communes a été de 116,000 mètres. En 1888 elle était de 145,433 mètres.

de fer de la Flandre occidentale, de la ligne de Roulers à Menin ayant un développement de . . . . . 15,012 mètres

2° Des modifications apportées en 1889 aux voies :

a) Du railway Grand Central belge. . . . .	336	} 564 —
b) Des lignes Nord belges. . . . .	28	

Total égal. . . . . 15,376 mètres.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1889, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises . . . . .	1,218,740	96.65	200,080	100.00	1,418,820	97.10
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . . . . .	42,448	5.57	" "	" "	42,448	2.90
Ce réseau se trouve établi :						
1° A double voie, sur une éten- due de . . . . .	205,262	16.12	17,660	8.85	220,922	15.12
2° A simple voie, sur une éten- due de . . . . .	1,057,926	85.88	182,420	91.17	1,240,546	84.88

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées a été, en 1889, de 1,455,248 mètres, dont 1,255,168 mètres situés en Belgique et 200,080 mètres établis sur territoire étranger. En 1888, ces longueurs étaient respectivement de 1,445,892 mètres, 1,245,812 mètres et 200,080 mètres.

L'augmentation de 7,556 mètres ou de 0.51 p. % résulte des modifications apportées aux voies en 1889 et de la mise en exploitation de la ligne de Roulers à Menin dont la longueur moyenne exploitée pendant l'année, eu égard à la date d'ouverture, a été de 6,992 mètres.

XXXII. L'annexe XXXII 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.		Différences pour 1889.
	En 1889.	En 1888.	
Voies principales. {	Sections belges . . . . .	1,464,450	1,447,960 + 16,490
	Prolongements sur territoire étranger . . . . .	217,740	217,740 "
	Ensemble. . . . .	1,682,190	1,665,700 + 16,490
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		490,481	485,861 + 4,620
Totaux. . . . .		2,172,671	2,151,561 + 21,110

Les voies principales parcourues par les trains représentent 77.42 p. % et les voies accessoires 22.58 p. % du réseau total exploité en 1889. En 1888 ces rapports étaient les mêmes.

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

L'annexe XXXIII indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1889.

XXXIII.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1888 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1888	1889	1888	1889	1888	1889	Différences pour 1889.
Stations . . . . .	270	269	39	39	309	308	+( <sup>1</sup> ) 1
Haltes . . . . .	41	40	4	4	45	44	+( <sup>2</sup> ) 1
Points d'arrêt. . . . .	40	39	.	.	40	39	+( <sup>3</sup> ) 1
Totaux . . . . .	351	348	43	43	394	391	+ 3

Les 309 stations existant en 1889 comprennent 114 (<sup>4</sup>) *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXXIII montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1889.

XXXIII.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1888	1889	Différences pour 1889.
Etablissements raccordés aux railways en pleine voie (gares privées) . . . . .	74	73	—( <sup>5</sup> ) 1
Etablissements reliés aux stations des Compagnies . . . . .	200	201	—( <sup>6</sup> ) 1
Totaux . . . . .	274	276	— 2

(<sup>1</sup>) Ledeghem-Dadizeele } situées sur la nouvelle ligne de Roulers à Menin ouverte au  
(<sup>2</sup>) Halte de Beythem } service en 1889, par la Société des chemins de fer de la Flandre  
occidentale.

(<sup>3</sup>) Point d'arrêt de Sombke établi en 1889, par la Société du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas.

(<sup>4</sup>) Pour la formation de ce nombre, chaque *station commune* a été comptée comme appartenant à chacune des Compagnies qui la coexploitent.

(<sup>5</sup>) Raccordement de MM. Cousin frères relié aux lignes Nord-Belges et supprimé en 1889.

(<sup>6</sup>) Raccordement des ballastières du Limbourg relié à la station de Genck du chemin de Hasselt à Maseyck et supprimé en 1889.

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.

XXXIV. L'annexe XXXIV donne, par Compagnie et par catégorie 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 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.	
Locomotives . . . . .	336 <sup>(2)</sup>	334 <sup>(2)</sup>	+ 2	
Tenders . . . . .	372	371	+ 1	
Voitures à vapeur . . . . .	9	9	»	
Véhicules (1) {	à voyageurs . . . . .	840 <sup>(4)</sup>	854 <sup>(2)</sup>	+ 6
	à bagages . . . . .	461 <sup>(2)</sup>	434 <sup>(2)</sup>	+ 7
	à marchandises . . . . .	15,160	15,045	+ 117
	pour services divers . . . . .	46	43	+ 1
Ensemble . . . . .	<u>14,307</u>	<u>14,376</u>	<u>+ 151</u>	

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée <sup>(6)</sup> à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1889.	En 1888.
Matériel de traction.	Locomotives <sup>(7)</sup> . . . . .	0.37	0.37
	Tenders . . . . .	0.23	0.26
Matériel de transport. (1) {	Voitures à voyageurs <sup>(7)</sup> . . . . .	0.65	0.64
	Fourgons à bagages . . . . .	0.53	0.53
	Wagons à marchandises . . . . .	9.94	9.96
	Véhicules divers . . . . .	0.03	0.03
Ensemble . . . . .		<u>10.95</u>	<u>10.98</u>

(1) Non compris le matériel de transport utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois. La Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, qui administre ce réseau, n'a plus de wagons à marchandises spécialement affectés au railway liégeois-limbourgeois ; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(2) Dont 22  
(3) — 13  
(4) — 21  
(5) — 4  
} affectés au service spécial des trains-tramways.

(6) Abstraction faite, en ce qui concerne le matériel de transport, de la longueur des lignes liégeoises-limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [voir note (1) ci-dessus].

(7) Non compris les voitures à vapeur.

III.

**Parcours des trains.**

L'annexe XXXV montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le xxxv.  
parcours effectué, en 1889, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES			Ensemble.	
exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.			
Trains de voyageurs . . . . .	En 1889. . . . .	5,342,818	97,458	5,439,976
	En 1888. . . . .	5,145,362	97,320	5,242,682
	Différences pour 1889 . . . . .	+ 227,456	— 162	+ 227,294
Trains de marchandises . . . . .	En 1889. . . . .	3,544,496	41,413	3,553,609
	En 1888. . . . .	3,442,583	42,136	3,454,749
	Différences pour 1889 . . . . .	+ 101,643	— 723	+ 100,890
Trains mixtes. . . . .	En 1889. . . . .	4,074,959	29,397	4,104,356
	En 1888. . . . .	4,044,548	30,372	4,074,920
	Différences pour 1889 . . . . .	+ 30,441	— 975	+ 29,436
TOTAUX. . . . .	En 1889. . . . .	9,961,973	437,963	10,099,944
	En 1888. . . . .	9,602,493	439,828	9,742,321
	Différences pour 1889 . . . . .	+ 359,480	— 1,860	+ 357,620

IV.

**Mouvement et Recette des transports (1).**

§ 1<sup>er</sup>. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1889 et en 1888, xxxvi.  
sont ci-après résumés et comparés :

---

(1) 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.		
	1889.	1888.	Différences pour 1889.	1889.	1888.	Différences pour 1889.	1889.	1888.	Différences pour 1889.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	704,109	547,931	+ 156,178	1,495,645	1,099,900	+ 395,745	2.12	2.01	+ 0.11
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,207,892	2,129,062	+ 78,830	2,622,186	2,303,180	+ 229,006	1.19	1.12	+ 0.07
3 <sup>e</sup> — et prix réduits.	13,407,677	12,799,671	+ 608,006	7,442,580	7,142,451	+ 300,129	0.56	0.56	»
Ensemble. . . . .	16,319,678	15,476,664	+ 843,014	11,560,411	10,635,531	+ 924,880	0.71	0.69	+ 0.02

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. Voyageurs.	Recette. Francs.
En 1889 . . . . .	11,230	7,954 88
En 1888 . . . . .	10,704	7,355 69
Différences en faveur de 1889 . . . . .	526	599 19

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1889.	En 1888.	En 1889.	En 1888.
1 <sup>re</sup> classe. . . . .	4.51 %	3.54 %	12.94 %	10.34 %
2 <sup>e</sup> — . . . . .	13.53 %	13.76 %	22.68 %	22.50 %
3 <sup>e</sup> — et prix réduits . . . . .	82.16 %	82.70 %	64.38 %	67.16 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 28.74 p. % du produit total de l'exploitation en 1889, et 27.96 p. % en 1888.

§ 2. BAGAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1889.	1888.	Différences pour 1889.	1889.	1888.	Différence pour 1889.	
Transports {	taxés au minimum (colis).	39,578	40,042	- 464	242,204	227,051	+ 15,153
	— au poids (quintaux).	99,768	97,986	+ 1,782			

Le produit de ces transports entre pour 0.60 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1889 et en 1888.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

XXXVI.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1889.	1888.	Différences pour 1889.	1889.	1888.	Différence pour 1889.
Transports	taxés au minimum (colis).	896,384	853,886	+ 42,498	1,615,051	1,550,056	+ 64,995
	— au poids (quintaux).	1,025,352	970,531	+ 54,821			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.01 p. % de la recette totale en 1889 et 4.07 p. % en 1888.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

XXXVI.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1889.	1888.	Différences pour 1889.	1889.	1888.	Différence pour 1889.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	412,274	404,092	+ 8,182	23,855,200	23,250,544	+ 604,656
	— au poids . . (tonnes).	15,901,185	15,206,038	+ 695,147			

Le produit de cette catégorie de transports correspond à 59.51 p. % de la recette générale en 1889, et à 61.13 p. % en 1888.

§ 5. FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

XXXVI.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1889.	1888.	Différence pour 1889.	1889.	1888.	Différence pour 1889.
Groups.	.....	185,270	168,711	+ 16,559	39,039	36,787	+ 2,252

La recette des articles de finances représente 0.10 p. % du produit total de l'exploitation en 1889 et en 1888.

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1889.	1888.	Différences pour 1889.	1889.	1888.	Différences pour 1889.
Équipages	transportés à grande vitesse . . . . .	105	126	— 21	5,373	5,065	— 592
	— à petite — . . . . .	255	547	— 292	6,102	17,246	— 11,144
Ensemble . . . . .		360	673	— 313	11,475	23,211	— 11,736

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.03 p. % de la recette générale en 1889, et 0.06 p. % en 1888.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1889.	1888.	Différences pour 1889.	1889.	1888.	Différences pour 1889.
Animaux	transportés à grande vitesse . . . . .	6,200	7,010	— 810	44,104	40,522	— 5,418
	— à petite — . . . . .	157,062	172,478	— 15,416	278,028	312,321	— 33,393
Ensemble . . . . .		163,262	179,488	— 16,226	322,032	361,843	— 38,811

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.80 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1889. En 1888 cette proportion était de 0.95 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

XXXVI. Ces produits se sont élevés :  $\left\{ \begin{array}{l} \text{en 1889, à . . . . . fr. } 2,577,150 \\ \text{en 1888, à . . . . . } 1,952,314 \end{array} \right.$

Augmentation en 1889. . . . . fr. 624,836

Les produits extraordinaires forment 6.41 p. % de la recette totale en 1889, et 5.13 p. % en 1888.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.	
Voyageurs . . . . . fr.	11,560,411	10,633,331	+ 924,880	
Bagages . . . . .	242,204	227,031	+ 15,133	
Marchandises {	petites . . . . .	1,613,031	1,330,036	+ 64,993
	grosses . . . . .	23,853,200	23,230,344	+ 604,636
Finances . . . . .	39,039	36,787	+ 2,232	
Équipages . . . . .	11,473	23,211	— 11,736	
Chevaux et bestiaux . . . . .	323,032	361,843	— 38,811	
Ensemble . . . . . fr.	37,646,412	36,083,023	+ 1,561,389	
Produits extraordinaires . . . . .	2,377,150	1,932,314	+ 624,836	
Totaux . . . . . fr.	40,223,562	38,037,337	+ 2,186,225	

Comparativement aux recettes réalisées en 1888, celles de 1889 présentent une augmentation de 5.73 p. %, portant principalement sur les transports de voyageurs et de grosses marchandises, ainsi que sur les produits extraordinaires.

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

	En 1889.		En 1888.	
Voyageurs . . . . .	28.74	}	27.96	
Bagages . . . . .	0.60		0.60	
Marchandises {	petites . . . . .		4.01	4.07
	grosses . . . . .		39.31	61.15
Finances . . . . .	0.10		0.10	
Équipages . . . . .	0.03		0.06	
Chevaux et bestiaux . . . . .	0.80		0.93	
Produits extraordinaires . . . . .	6.41	3.15		

V.

**Dépenses d'exploitation.**

L'annexe XXXVI donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1889. XXXVI.

Voici le total de ces dépenses, comparé au chiffre correspondant de 1888.

En 1889 . . . . . fr.	19,858,846
En 1888 . . . . .	18,343,638

Augmentation en 1889. . . . . fr. 1,515,188

L'accroissement des dépenses de 1889 par rapport à celles de 1888 est de 7.08 p. %.

VI.

**Résultats généraux de l'exploitation.**

Les résultats généraux de l'année 1889, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée. . . . .	1,433 <sup>k</sup> .248	1,445 <sup>k</sup> .892	+ 7 <sup>k</sup> .336
XXXV. Parcours kilométrique des trains. . . . .	<u>10,099,941<sup>k</sup></u>	<u>9,742,521<sup>k</sup></u>	<u>+ 357,620<sup>k</sup></u>
XXXVI. Recettes brutes . . . . . fr.	40,225,362	38,057,557	+ 2,166,225
Dépenses d'exploitation . . . . .	<u>19,838,846</u>	<u>18,543,658</u>	<u>+ 1,315,188</u>
Recettes nettes . . . . . fr.	20,386,516	19,494,679	+ 873,037
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- tation au total général des recettes. . . . .	49.57 p. %	48.76 p. %	+0.61 p. %.

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

	En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.
Recette. . . . . fr.	27,678 58	26,307 18	+ 1,371 20
Dépense . . . . .	<u>13,665 14</u>	<u>12,826 45</u>	<u>+ 838 69</u>
Bénéfice . . . . . fr.	14,013 24	13,480 73	+ 532 51

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

	En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.
Recette. . . . . fr.	3.9825	3.9611	+ 0.0214
Dépense . . . . .	<u>1.9662</u>	<u>1.9313</u>	<u>+ 0.0349</u>
Bénéfice . . . . . fr.	2.0163	2.0298	— 0.0135

VII.

**Personnel.**

XXXVII. L'annexe XXXVII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1889. En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1888.

	En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.
Fonctionnaires et employés de tous grades . . . . .	2,585	2,545	+ 40
Agents divers et ouvriers. . . . .	<u>8,283</u>	<u>8,355</u>	<u>— 52</u>
Totaux. . . . .	10,666	10,678	— 12

### VIII.

#### Accidents.

L'annexe XXXVIII donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1889, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1888, peut se résumer comme il suit :

XXXVIII.

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
<b>A. Par le fait du service</b> (collisions et déraillements).	Voyageurs. . . . .	»	»	»	»
	Agents des Compagnies. . . . .	»	»	»	»
	Ensemble. { En 1889. . .	»	»	»	»
	{ En 1888. . .	4	»	4	2
	Différences pour 1889. . .	— 4	»	— 4	— 2
<b>B. Par le fait des victimes</b> (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs. . . . .	»	4	3	7
	Agents des Compagnies. . . . .	6	37	40	83
	Personnes étrangères au service . .	23	40	4	37
	Ensemble. { En 1889. . .	29	54	47	127
	{ En 1888. . .	33	42	30	405
	Différences pour 1889. . .	— 4	+ 9	+ 17	+ 22
<b>TOTAUX . .</b>	{ En 1889. . .	29	54	47	127
	{ En 1888. . .	34	42	34	407
	Différences pour 1889. . .	— 5	+ 9	+ 16	+ 20

### IX.

#### Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1889 et 1888, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1889.	En 1888.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations . . . . .	76	65
Entraves apportées à la circulation des trains . . . . .	46	25
A reporter. . . . .	122	90

	En 1889.	En 1888.
Report. . . . .	122	90
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail-ways . . . . .	4	8
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer. . . . .	9	7
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . . . .	73	91
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration. . . . .	19	11
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs . . . . .	1	1
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 . . . . .	1	4
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées . . . . .	»	8
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés . . . . .	»	1
Totaux. . . . .	229	221
Augmentation en 1889. . . . .	8	

## X.

### Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1889, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

#### *Anvers à Gand.*

Remplacement de 3 croisements en fer par des appareils en acier, à Saint-Nicolas.  
 Agrandissement de 5 petits aqueducs sous la voie ferrée.  
 Construction d'un wagonnet de service.

#### *Chimay.*

Réfection des voies de la station de Boussu-en-Fagne.  
 Agrandissement de la halle aux marchandises de la station de Momignies.  
 Application du frein à vide à 4 voitures à voyageurs et à un fourgon à bagages.  
 Adoption de graisseurs automatiques à condensation, pour la lubrification des cylindres des locomotives.  
 Remplacement de la graisse par de l'huile, pour la lubrification du matériel de transport.  
 Organisation de trains légers.  
 Généralisation de l'emploi des billets aller et retour.

#### *Flandre occidentale.*

Renouvellement de 44,423 mètres courants de voies en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 38 kilogrammes par mètre courant.  
 Remplacement de 1,517 billes en sapin par des traverses en chêne.  
 Établissement de 1,356 mètres courants de voies de service nouvelles.

Installation d'un avertisseur électrique formant « Block », entre les stations de Heule et de Lendeledede.

Construction d'un nouveau bâtiment de recettes avec pavillon d'aisance et habitation pour le chef de gare, à la station de Gits

Extension des cours de déchargement pavées des stations de Comines, Gits, Menin, Roulers et Wevelghem.

Installation de ponts à peser dans les stations de Gits, Thielt et Wevelghem.

Établissement d'un service hydraulique à Menin et à Thourout.

Extension de l'outillage de l'atelier des voitures.

Renouvellement de la chaudière, du foyer et des tubes d'une locomotive à voyageurs.

Application de la double suspension à 2 voitures à vapeur.

Organisation d'un troisième service supplémentaire par voiture à vapeur.

Adhésion à divers changements de tarification et de classification de marchandises adoptés par les chemins de fer de l'État.

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

Renouvellement de 4,485 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails d'acier de 9 mètres.

Remplacement de 2,604 billes en sapin par des traverses en chêne.

Construction d'un magasin pour marchandises dans les stations de Balgerhoeke et de Waerschoot.

Établissement d'une nouvelle menuiserie dans l'atelier à Eccloo, et achat des machines-outils nécessaires à cette installation.

Construction de 6 wagons à haussettes de 10 tonnes.

#### *Gand-Terneuzen.*

Renouvellement d'environ 3 kilomètres de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier, avec remplacement des billes en sapin par des traverses en chêne créosotées.

Établissement d'une nouvelle voie d'évitement de 480 mètres à la station de Sas-de-Gand.

Construction d'une rampe de chargement et d'une voie d'accès à la gare de Philippine.

Achat de 3 locomotives et de 3 tenders.

Mise en service de 32 bâches nouvelles.

#### *Grand Central Belge.*

Remplacement de 40,349 rails en fer par des rails en acier.

Installation, dans la station de Pavillons, d'un appareil pour la manœuvre à longue distance des excentriques, avec signal indicateur de la position des aiguilles.

#### *Hasselt-Maeseyck.*

Établissement de 94 mètres courants de voie d'évitement nouvelle à la station d'Opoc-teren-Dilsen.

Mise en œuvre de 830 rails en acier de 9 mètres en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 4,547 billes en sapin et de 2,968 billes en chêne, par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Renouvellement complet de la peinture et de la garniture d'une voiture à voyageurs.

Mise en vigueur d'un tarif spécial pour les transports de sable en services mixtes.

*Liège-Maestricht.*

Mise en œuvre de 838 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer.  
 Remplacement de 4,588 billes en chêne et en sapin par des traverses en chêne de plus fortes dimensions, avec plaques d'about.  
 Pose de 1,884 mètres courants de voies de service nouvelles.  
 Renouvellement du ballast d'une partie de la voie.  
 Substitution d'un croisement en rails d'acier à un appareil en fer.  
 Reconstruction d'une maison de garde à Maestricht, et établissement d'une annexe à une maison de garde à Cheratte.  
 Établissement d'un étage au-dessus de la salle d'attente de la station d'Argenteau.  
 Construction d'un abri pour la pompe de la prise d'eau à la gare de Visé.  
 Augmentation de l'effectif du matériel de transport, de 2 fourgons à bagages, 10 wagons à haussettes, 42 wagons tombereaux et 40 wagons fermés.  
 Remplacement et modification de la caisse de 3 voitures à voyageurs et de 4 fourgon à bagages.  
 Renouvellement des bandages en acier de 6 roues de machines, 13 roues de tenders et 28 roues de wagons.  
 Remplacement de 7 essieux de wagons.  
 Augmentation de l'effectif des bâches, de 9 unités, et renouvellement de 26 bâches usées.

*Liégeois-Limbourgeois.*

Remplacement de 2,165 mètres courants de rails en fer par des rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant.  
 Renouvellement de 2,757 mètres courants de voie sur billes en chêne, au moyen de traverses de même nature mais de dimensions plus fortes.  
 Réfection de 2,541 mètres courants de voie sur billes en chêne au moyen de 2,821 traverses en acier.  
 Substitution de barrières roulantes en fer à 2 barrières à lisses en bois.  
 Installation, à la gare de Neerpelt, de 4 sémaphores à distance reliés et enclenchés par des appareils de block.  
 Remplacement d'un passage à niveau par un viaduc inférieur à la station de Tongres.  
 Établissement de 470 mètres courants de voies de service nouvelles dans la gare de Milmort, et de 60 mètres courants dans la station de Nederheim.

*Malines-Terneuzen.*

Renouvellement de 3,144 mètres courants de voie en rails de fer au moyen de rails d'acier.  
 Agrandissement des stations de Terneuzen et de Hulst.  
 Pose de 397 mètres courants de voies de service nouvelles dans la station de Terneuzen.  
 Établissement du téléphone entre la gare de Hulst et la halte de Kykuit.  
 Construction d'un second puits pour l'alimentation des locomotives à La Clinge.  
 Construction de 5 wagons à haussettes grand modèle.  
 Établissement de nouveaux ateliers pour la réparation du matériel à Saint-Nicolas.

*Nord-Belge.*

Pose d'une nouvelle voie de débord, modification de plaques tournantes et déplacement du treuil roulant de la gare de Longdoz.  
 Construction d'un passage supérieur pour la déviation de la rue des Jardins, et installation

d'un service provisoire pour les voyageurs dans une partie de l'ancienne remise des machines à la gare de Huy.

Installation d'un arrêt pour trains-tramways à Corphalie (Kakerie), au passage à niveau du chemin d'Antheit.

Établissement d'un arrêt pour trains légers à Bouvignes et au passage à niveau de l'ancienne station de Zone.

Exhaussement de 8 aubettes de passages à niveau.

Établissement à la station de Tilleur : 1° de 2 nouveaux garages ; — 2° d'une guérite pour le préposé aux écritures relatives au matériel destiné aux embranchements particuliers du nord de la gare ; — 3° d'une guérite pour le poste d'enclenchements installé près du bâtiment des voyageurs ; — 4° d'un service de camionnage.

Agrandissement et amélioration ou modification de la distribution du bâtiment des voyageurs aux stations de Flémalle-Haute et de Labuissière.

Établissement d'une consigne dans la halle aux marchandises aux gares d'Ougrée et de Statte.

Transformation de l'ancien bâtiment en abri pour voyageurs et établissement d'un nouveau local pour les petits colis à la gare de Hermalle.

Construction de cabinets d'aisance et d'un bâtiment pour la lampisterie à Labuissière.

Établissement d'un puits à eau potable à la halte de Beez.

Modification du quai découvert des stations de Jambe et de Lobbes.

Réunion, dans un même local, des services d'alimentation d'eau et de l'éclairage électrique à la gare de Saint-Martin.

Installation de 3 candélabres sur les quais, et remplacement de la canalisation d'eau par des conduits de plus forts diamètre, à la gare de Frameries.

Augmentation de l'effectif du matériel roulant de : 1° 5 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe, à portières, garnies du frein à vide ; — 2° 60 wagons à bois, de 10 tonnes, grand type.

Transformation de : 1° 7 machines à marchandises, du type Mammoth, en machines pour trains-tramways ; — 2° 5 anciennes voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe en voitures mixtes.

Mise en service de 4 voiture double pour trains-tramways, garnie du frein à vide.

Application du frein à vide : 1° à 38 voitures à voyageurs ; — 2° à 48 fourgons à bagages.

Pose de tuyaux d'intercommunication à 2 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe.

Surélévation du plafond de 7 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe, et application d'une double suspension à ces véhicules

Construction de : 1° 10 wagons à coke, de 10 tonnes, grand type, en remplacement de wagons à ridelles, démolis ; — 2° 34 wagons à grande caisse fixe de 10 tonnes, en remplacement de wagons à minerais, démolis ; — 3° 24 wagons à grande plate forme, de 10 tonnes, en remplacement de wagons plats, démolis.

Distribution de billets de voyageurs pour la première gare française (Anor, Jeumont et Feignies) par les bureaux des lignes Nord-Belges non tarifés directement avec la station française de destination.

Prorogation du tarif spécial provisoire pour le transport des combustibles en destination du Brabant, des Flandres et de la province d'Anvers.

Création d'un tarif spécial pour les transports de sable par expédition de 50,000 kilogrammes.

Réduction à 50 et à 100 tonnes, des minima de tonnage de 100 et de 200 tonnes, pour les tarifs spéciaux des combustibles en destination de certaines gares du Luxembourg belge.

#### *Taviers à Embresin.*

Réfection de 2,033 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.*

Renouvellement de 543 mètres courants de rails en fer au moyen de rails en acier de 9 mètres de longueur.

Remplacement de 1,847 billes en sapin par des traverses en chêne.

Mise en service de taquets d'arrêt et de blocs d'arrêt traîneaux dans toutes les stations du railway.

Remise à neuf d'une chaudière de locomotive.

Ouverture du point d'arrêt de Sombeke au service des voyageurs.

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

Adhésion à de nombreux changements de tarification et de classification de marchandises adoptés par les chemins de fer de l'État.



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

## ACTIF.

## N° 1. — Bilan. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.		
Capital engagé du chef	des constructions faites directement par l'État . . . fr. 580.357,239 47	} 587,645,225 54		
	du parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes . . . . . 7,287,995 37			
	des constructions faites à forfait pour l'État . . . . . 466,790,745 80	} 4,320,940,026 31		
	des rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités . . . . . 535,702,599 60			
Coût approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise . . . . . 12,500,000 -		} 548,202,599 60		
Intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes . . . . .		47,401,464 37		
Dépenses prélevées sur les budgets de l'exploitation.	Travaux de premier établissement, antérieurement à 1887 (*) . . . . .	41,090,438 79		
	Approvisionnements en dépôt (**)	} 20,116,503 70		
	<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="padding-right: 10px;">Au 1<sup>er</sup> janvier . . . . .</td> <td style="text-align: right;">19,785,811 05</td> </tr> <tr> <td style="padding-right: 10px;">Augmentation en 1889 . . . . .</td> <td style="text-align: right;">330,692 65</td> </tr> </table>		Au 1 <sup>er</sup> janvier . . . . .	19,785,811 05
Au 1 <sup>er</sup> janvier . . . . .	19,785,811 05			
Augmentation en 1889 . . . . .	330,692 65			
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation . . . . . 22.283,616 28		} 414,057,402 71		
Intérêts des soldes annuels actifs, toutes charges réglées . . . . .		91,773,786 43		
Recettes brutes de l'exploitation (†) . . . . .		2,741,274,727 80		
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (‡) . . . . .		} 2,745,920,675 95		
		4,645,948 15		
Ensemble . . . . . fr.		4,211.225,047 46		

(\*) Voir annexe VI, colonne 5.

(\*\*) — — XXVI.

(†) — — X.

(‡) — — XII.

*l'origine jusque fin 1889.*

**PASSIF.**

		<b>SOMMES TOTALES.</b>
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886. . . . . fr.	43,640,992 21
	à 3 1/2 p. %, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1 <sup>er</sup> janvier 1887. . . . .	10,966,042 42
	à 3 1/2 p. %, des dépenses effectuées depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1887. . . . .	87,513 51
Reste à amortir. . . . .		4,246,758,225 25
Capital utile, base des charges (voir pp. 6 et 7) . . . . . fr.		4,301,432,773 39
Capitaux engagés dans les travaux en cours (voir p. 7) . . . . .		43,253,471 09
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société . . . . .		5,331,081 83
Capital de premier établissement. . . . . fr.		4,320,040,026 31
Charges des capitaux utiles . . . . . 943,424,267 27		} 1,108,906,583 78
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . . 155,196,259 11		
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. . . . . 8,656,533 83		} 4,115,676,086 75
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de dépense . . . . . 4,639,518 57		
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails. . . . . 408,285 45		} 6,769,502 97
Intérêts honoriés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes et trimestrielles, pour les redevances . . . . 4,673,900 56		
Intérêts à 4 p. % des soldes passifs, accumulés de 1837 à 1860 . . . . . 4,687,316 96		} 4,609,118,383 44
Dépenses d'exploitation . . . . . fr.		
Total du passif. . . . . fr.		4,044,831,496 20
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation. . . . . fr.	41,090,438 79
	Approvisionnement au 31 décembre . . . . .	20,116,503 70
	Soldes actifs accumulés (*) . . . . .	435,483,608 77
Ensemble. . . . . fr.		4,211,235,047 46

(\*) Ce montant s'obtient en ajoutant aux soldes des comptes d'intérêts de l'actif, soit . . . . . fr. 114,057,402 71  
la différence entre les recettes et les dépenses (fr. 2,743,920,675-95 — 1,603,418,585-14) = . . . . . 1,156,892,292 81  
et le montant des charges financières, s'élevant à . . . . . 1,115,676,086 75

Soit . . . . . 21,126,206 06

Fr. 155,185,608 77

(?) Si l'on y ajoute l'amortissement, soit fr. 54,694,548-14, le solde total s'élèvera à fr. 221,025,099-40. Mais déduction faite des intérêts réciproques, le bénéfice de l'exploitation ne peut être estimé qu'à fr. 115,797,199-66 (voir p. 15).

## ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement*

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'Etat . . . . .	(1) 333,122,879 14
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :	
a) En exécution de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873 et 24 juillet-25 août 1885 . . . . . fr. 47,742,259 50	
b) — du 19 décembre 1876 . . . . . 14,369,900 »	
c) — des 4 <sup>er</sup> -26 juin 1877 . . . . . 94,878,528 70	(2) 466,790,745 80
d) — des 9-10 juin 1878 . . . . . 2,032,365 75	
e) Parachèvement . . . . . 7,167,691 85	
C. Capital appliqué aux lignes rachetées :	
a) Prix des lignes rachetées . . . . . 434,631,338 52	431,356,356 17
b) Parachèvement effectué par l'Etat . . . . . 46,725,017 65	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes . . . . .	7,287,995 37
E. Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. . . . .	38,760,810 02
F. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau . . . . .	9,000,661 87
G. Acquisition { pour l'ensemble du réseau exploité . . . . . fr. 199,407,729 89	
de { repris aux compagnies . . . . . 66,846,234 43	266,253,964 32
H. matériel {	
I. Approvisionnements à pied d'œuvre . . . . .	65,449 25
J. Intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes . . . . .	(3) 17,401,464 37
<b>Total du capital de premier établissement . . . . . fr.</b>	<b>4,320,040,026 31</b>

	LIGNES		ALIÉNATIONS D'IMMEUBLES, etc.	ENSEMBLE.
	en exploitation.	en construction.		
(1)	320,418,049 14	7,370,748 17	5,334,081 83	333,122,879 14
(2)	161,560,174 05	5,230,574 75	•	166,790,748 80
(3)	16,749,613 20	651,851 17	•	17,401,464 37

et capital utile au 31 décembre 1889.

PASSIF.

		CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 . . . . .	43,640,992 24
	à 3 ½ p. % à partir de 1887 des capitaux unifiés fin 1886. . . . .	10,066,042 42
	à 3 ½ p. % des dépenses utiles effectuées depuis 1887. . . . .	87,513 51
Reste à amortir. . . . .		1,246,753,225 25
CAPITAL UTILE engagé dans les lignes exploitées. (Voir p. 6.) . . . . .		1,301,452,773 39
Sommes engagées dans les travaux en cours. (Voir p. 7). . . . .		43,253,174 09
Balance. Amortisse- ment indirect.	Aliénations d'immeubles. . . . .	3,884,006 96
	Participation des villes dans divers travaux . . . . .	391,481 88
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond. 5. . . . .	4,361,892 99
Ensemble. . . . . fr.		1,320,040,026 34

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses d'ex- ploitation approximatives	Services communs . . . . .	fr. 4,287,590 93	} 75,269,255 93	75,235,032 03	
		Voies et travaux . . . . .			17,854,446 »
		Traction et matériel . . . . .			32,932,272 »
		Transports . . . . .			21,255,977 »
		Perception des recettes et contrôles. . . . .			4,939,270 »
Crédits supplémentaires et créances arriérées, rattachées à l'exercice 1888 et liquidées en 1889. . . . .		78,390 30	} - 31,203 90		
Différence en moins entre l'évaluation des dépenses portées au compte rendu de 1888 et les sommes liquidées définitivement. . . . .		— 112,591 20			
Balance : recettes nettes de l'exploitation . . . . .				fr. 61,684,640 66	
				Fr. 436,919,692 69	

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux utiles engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé . . . . .	Intérêts. . . . .	41,853,997 86	} 46,067,565 26			
			Amortissem <sup>t</sup> . . . . .	3,753,431 82				
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . . . .	431,774 78			} 4,170,719 49	52,424,638 36
			Amortissem <sup>t</sup> . . . . .	28,360 80				
		Capital dépensé depuis 1887 . . . . .	Intérêts. . . . .	4,114,818 80	} 4,170,719 49			
			Amortissem <sup>t</sup> . . . . .	55,900 69				
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes. . . . .				4,383,906 44				
Sommes liquidées au profit de compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes . . . . .				447 47				
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). . . . .				17,500 »	} 62,443 05			
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps . . . . .				44,943 05				
Solde pour balance . . . . .		{	Encaisse de l'exploitation (2) . . . . .	27,895,709 03	} 435,483,608 77			
			Intérêts en compte courant (2) . . . . .	107,287,899 74				
					Fr. 487,370,690 18			

(1) La loi du 24 mai 1882, § 25, 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. 18,555,706-75 + 61,684,640-66 = fr. 27,898,709-05.

(3) Savoir : fr. 102,057,112-89 + 5,295,229-90 = fr. 107,287,899-74.

L'EXPLOITATION. — Exercice 1889.

AVOIR.

	Voyageurs . . . . .	fr. 43,114,318 91	
	Tickets d'entrée dans les stations . . . . .	443,411 90	
	Bagages . . . . .	1,023,981 26	
Recettes	Petites marchandises . . . . .	8,641,443 99	
de	Grosses marchandises . . . . .	79,065,600 35	136,855,369 87
l'exploitation.	Finances . . . . .	218,405 59	
	Équipages . . . . .	57,515 60	
	Chevaux et bestiaux . . . . .	1,369,932 08	
	Produits extraordinaires . . . . .	3,230,697 19	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. : vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. fr.		64,322 82
		Fr.	136,919,692 69

*Exercice 1889. — Charges et ressources.*

Solde au 31 décembre 1888 . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">De l'encaisse de l'exploitation (1). . . . .</div> <div style="margin-right: 5px;">fr. 48,335,706 73</div> </div>		120,392,319 62
	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div style="margin-right: 5px;">Des intérêts en compte courant (1). . . . .</div> <div style="margin-right: 5px;">102,057,112 89</div> </div>		
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés. . . . .		4,213,748 69	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1889 . . . . .		61,684,610 66	66,977,870 56
Intérêts de ces recettes nettes ( $\frac{3\ 1/2\ p. \%}{2}$ ) . . . . .		1,079,481 21	
		Fr.	187,370,690 48

(1) Voir p. A 85 du compte rendu de 1888

N° V. — Comptes généraux annuels de l'exploitation du chemin de fer.

	1885 (1).	1886.	1887.	1888.	1889.
Recettes brutes . . . . .	119,772,556 56	416,533,864 81	423,137,947 16	431,612,594 26	436,919,692 69
Intérêts des soldes actifs (a) . . . . .	3,906,246 49	3,842,554 40	3,302,068 39	3,681,444 74	4,213,748 69
Intérêts en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploitation. . . . .	993,504 02	4,005,851 81	4,007,945 94	4,079,579 76	4,079,481 24
<b>Ressources totales. . . . .</b>	<b>124,672,306 77</b>	<b>424,382,267 72</b>	<b>428,447,931 49</b>	<b>436,376,618 76</b>	<b>442,212,922 59</b>
Dépenses d'exploitation . . . . .	70,097,355 74	66,244,271 41	66,541,005 40	69,922,322 29	76,235,032 03
Transports en service . . . . .	600,000 "	867,634 26	457,962 15	43,474 69	447 47
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'état exploite les lignes. . . . .	4,420,988 44	4,324,382 90	4,554,734 73	4,630,024 43	4,885,906 44
Intérêts y relatifs (a). . . . .	51,709 98	54,120 47	43,424 60	40,630 02	44,943 05
Intérêts des avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (a). . . . .	80,000 "	80,000 "	35,846 57	47,500 "	47,500 "
Charges des capitaux . . . . .	48,018,920 56	48,401,887 99	"	"	"
{ à 4 p. o/o	2,995,624 48	3,131,742 39	"	"	"
{ Intérêts . . . . .	"	"	42,663,593 69	42,980,159 85	43,600,591 44
{ à 3 1/2 p. o/o	"	"	3,336,325 57	3,679,337 06	3,337,693 31
{ Amortissement. . . . .	"	"	"	"	"
<b>Dépenses totales. . . . .</b>	<b>126,264,609 20</b>	<b>123,104,309 12</b>	<b>117,522,892 71</b>	<b>121,283,648 94</b>	<b>127,422,433 44</b>
Solde (1) . . . . .	(1) 1,592,302 43	4,719,041 40	"	"	"
{ Insuffisance . . . . .	"	"	10,925,038 78	45,422,969 82	(2) 14,790,789 45
{ Excédent . . . . .	"	"	"	"	"

Situation non comprise les intérêts en compte courant repris sous les lettres (a).

Solde . . . . .	6,360,342 66	6,433,027 14	"	"	"
{ Insuffisance . . . . .	"	"	6,684,295 62	10,417,075 94	(2) 9,560,002 30
{ Excédent . . . . .	"	"	"	"	"

(1) Pour les années antérieures, voir l'annexe XI de 1888.

(2) Voir p. 9.

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

ANNÉES.	RECETTES			DÉPENSES			Coefficients d'exploita- tion.
	BRUTES.	DIVERSES.	TOTALES	TOTALES définitives.	de parachèvement (à déduire).	RESTE.	
1835	268,997 50	365 "	269,362 50	168 847 44	"	168,847 44	62 68
1836	825,132 85	461 16	825,594 01	401,135 07	"	431,135 67	52 22
1837	1,416,982 94	892 24	1,417,875 18	1,189,863 34	"	1,189,863 34	83 91
1838	3,097,833 40	434 26	3,098,267 66	2,747,937 "	"	2,747,937 "	88 69
1839	4,249,825 04	33,061 82	4,282,886 86	3,078,977 05	"	3,078,977 05	71 89
1840	5,335,167 05	20,779 33	5,355,946 38	3,077,964 08	"	3,077,964 08	57 47
1841	6,226,333 66	55,475 43	6,281,809 09	4,469,383 95	"	4,469,383 95	71 15
1842	7,458,774 29	43,088 20	7,501,862 49	4,479,468 94	"	4,479,468 94	59 71
1843	8,994,439 33	34,382 54	9,028,821 87	5,392,669 56	"	5,392,669 56	59 73
1844	11,226,310 87	21,149 88	11,247,460 75	5,077,027 06	"	5,077,027 06	53 14
1845	12,401,750 22	19,009 93	12,420,850 21	6,306,285 15	"	6,306,285 15	50 77
1846	13,572,573 03	28,998 19	13,599,571 22	7,153 278 78	83,328 "	7,069,950 78	52 14
1847	14,686,735 62	79,652 48	14,776,388 10	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	12,227,775 61	75,050 68	12,302,826 29	8,837,512 47	254,334 "	8,603,178 47	69 93
1849	13,241,431 78	50,096 75	13,291,528 53	8,164,106 73	179,352 "	7,984,734 73	60 07
1850	15,059,346 48	47,250 06	15,106,596 54	9,194 857 39	149,634 "	9,045,233 30	59 88
1851	16,258,404 87	49,826 62	16,338,291 40	8,609,922 94	236,917 20	8,371,975 74	51 24
1852	17,337,238 69	70,829 46	17,408,068 15	8,495,317 18	239,596 "	8,255,721 18	47 42
1853	19,678,228 90	67,683 16	19,745,912 06	10,013,360 05	230,029 89	9,783,330 26	49 55
1854	22,667,739 23	80,835 29	22,748,574 32	11,292,448 49	280,460 "	11,031,968 49	48 50
1855	24,510,116 74	113,826 37	24,623,943 11	13,058,256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	24,578,540 38	126,548 44	24,705,088 82	14,638,288 67	311,921 "	14,326,467 67	57 99
1857	25,507,617 32	91,327 42	25,598,944 74	14,520,854 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	27,277,926 01	102,880 30	27,380,806 31	14,960,971 94	409,445 "	14,551,326 94	53 15
1859	28,080,999 70	96,569 40	28,177,569 10	14,505,769 13	424,057 "	14,081,712 13	49 97
1860	29,601,994 38	83,925 17	29,685,919 55	14,272,624 50	179,095 "	14,099,529 50	47 48
1861	33,651,264 63	81,927 03	33,733,191 66	15,363,895 81	225,730 "	15,138,165 81	44 88
1862	32,548,265 76	113,455 61	32,661,721 37	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 76	45 70
1863	33,568,435 59	107,978 72	33,676,414 31	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	36,099,092 58	230,914 32	36,329,916 90	17,372,116 15	88,065 50	17,284,050 25	47 58
1865	38,318,780 18	104,866 80	38,423,646 98	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 23
1866	38,188,974 36	117,961 64	38,306,936 "	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	40,001,392 95	165,165 72	40,166,558 67	24,241,407 65	107,369 "	24,134,038 65	60 08
1868	41,892,370 98	135,492 58	41,987,823 56	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	43,387,254 90	122,274 75	43,509,529 65	24,680,372 77	263,930 "	24,416,512 77	56 12
1870	45,396,479 22	68,195 36	45,474,674 58	25,469,738 87	302,905 "	25,166,833 87	55 46
1871	66,906,259 29	64,495 47	66,970,757 76	35,303,985 06	296,945 "	35,007,010 06	52 27
1872	69,664,288 46	172,988 04	69,837,276 50	42,628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	85,822,196 70	153,768 14	85,975,964 84	62,957,354 36	346,816 "	62,610,568 36	72 82
1874	87,168,707 76	125,834 43	87,286,542 19	69,575,364 07	374,387 27	69,200,976 80	68 97
1875	89,124,045 81	171,889 78	89,295,935 59	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	90,510,922 84	109,736 42	90,629,658 26	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	90,309,704 84	103,658 99	90,413,361 83	55,376,139 29	203,855 24	55,172,284 05	61 02
1878	95,697,098 92	93,794 68	95,795,893 60	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	100,085,161 34	105,708 99	100,190,870 33	59,446,768 82	449,091 23	59,097,677 59	58 89
1880	113,785,288 40	88,786 01	113,874,074 41	68,657,314 40	467,530 21	68,189,784 16	59 88
1881	113,395,143 27	102,343 69	113,497,486 96	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	119,256,301 41	90,131 37	119,346,432 78	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	121,847,653 15	101,086 62	121,948,739 77	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	120,103,201 14	90,285 39	120,193,486 53	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	119,669,431 99	104,474 24	119,773,906 23	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	116,439,821 30	89,887 36	116,529,708 66	65,916,550 15	8,257 20	65,910,293 95	56 66
1887	124,057,764 23	79,981 89	124,137,746 12	66,689,605 26	"	66,689,605 26	53 72
1888	131,525,110 04	87,506 41	131,612,616 45	69,971,328 50	"	69,971,328 50	53 16
1889	136,855,369 87	(1) 64,322 82	136,919,692 69	(1) 75,235,052 03	"	(1) 75,235,052 03	(1) 54 95

(4) Chiffres approximatifs

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

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	ANNÉE 1889.	ANNÉE 1888.	DIFFÉRENCES POUR 1889.		
	CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs (1).	En plus.	En moins.	
<b>Dépenses.</b>					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	485,162 "	488,542 54	"	3,180 84
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	121,060 "	121,948 19	"	888 19
	Matériel et fournitures de bureau. Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration . . . . .	550,000 "	578,042 20	"	28,042 20
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitante . . . . .	40,000 "	40,000 "	"	"
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité . . . . .	43,514 95	55,929 40	9,885 35	"
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales . . . . .	7,834 "	7,096 65	787 35	"
		<b>1,287,590 95</b>	<b>1,511,586 17</b>	— 25,765 24	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,682,288 "	1,659,870 94	42,417 06	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	10,840,000 "	10,196,279 12	545,720 88	"
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . . . .	5,805,438 "	2,671,500 "	1,133,938 "	"
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux . . . . .	1,826,400 "	1,789,242 06	57,157 94	"
		<b>17,854,146 "</b>	<b>16,296,892 12</b>	+ 1,557,253 88	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,761,512 "	1,700,001 05	61,510 97	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	14,110,000 "	10,780,071 42	529,928 58	"
	Primes d'économie et de régularité. Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois . . . . .	586,000 "	554,220 09	51,779 91	"
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . . . .	5,426,700 "	4,612,954 15	813,765 87	"
		<b>14,048,260 "</b>	<b>12,948,090 54</b>	1,100,169 46	
	<b>52,952,272 "</b>	<b>50,595,517 21</b>	+ 2,556,954 79		
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	9,167,425 "	9,080,669 05	86,755 95	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	6,265,460 "	6,154,500 "	109,160 "	"
	Primes pour encourager la marche régulière des trains . . . . .	590,000 "	589,575 51	626 69	"
	Frais d'exploitation . . . . .	1,941,000 "	1,951,982 84	9,017 16	"
	Camionnage : Prise et remise à domicile . . . . .	1,782,400 "	1,737,865 24	24,534 76	"
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux . . . . .	1,689,000 "	554,805 57	1,154,196 65	"
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel . . . . .	22,694 "	22,452 02	241 98	"
	<b>21,253,977 "</b>	<b>19,871,445 85</b>	+ 1,584,551 17		
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . .	1,848,254 "	1,807,835 17	40,400 85	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	91,016 "	88,464 "	2,552 "	"
		<b>1,959,270 "</b>	<b>1,896,517 17</b>	+ 42,952 85	
Ensemble . . . . .		<b>75,269,255 95</b>	<b>69,071,528 50</b>	+ 5,207,927 45	
Dépenses approximat. portées au compte de 1888.		"	70,005,552 40		
Dépenses en moins pour 1888, à déduire . . . . .		54,205 90			
Dépenses approximatives pour 1889 . . . . .		<b>75,255,052 05</b>			

(1) Y compris fr. 78,300-50 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1888, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION. — EXERCICES 1889 ET 1888.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1889.	Année 1888.	DIFFERENCES POUR 18-9.	
			En plus.	En moins.
<b>Produits ou droits constatés.</b>				
Voyageurs . . . . .	45,237,763 81	42,266,311 05	991,452 78	•
Bagages . . . . .	1,025,981 26	1,050,412 96	•	6,451 70
Petites marchandises . . . . .	8,641,445 99	8,487,552 75	154,091 26	•
Grosses — . . . . .	79,065,600 55	75,195,709 85	3,869,890 50	•
Équipages . . . . .	218,405 59	209,781 11	8,624 48	•
Finances . . . . .	47,543 60	56,690 51	•	9,144 71
Chevaux et bestiaux . . . . .	1,569,952 08	1,575,718 52	•	5,786 24
Produits extraordinaires . . . . .	5,250,697 19	2,905,155 75	525,545 46	•
Ensemble . . . . . fr.	156,855,569 87	151,525,110 04	3,549,622 48	19,562 63
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. . . . .	64,522 82	87,484 92	•	23,461 40
			3,549,622 48	42,524 03
Recettes brutes totales. . . . . fr.	156,919,692 69	151,612,594 26	5,307,698 45	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'État exploite les lignes . . . . .	4,585,906 14	4,150,024 45	(*) 255,881 71	
	152,333,786 55	127,482,569 85	5,051,216 72	

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

N° VIII. — *Résumé des lois de crédits pour le premier établissement du chemin de fer de l'État.*

Situation au 31 décembre 1889.

DÉSIGNATION DES LOIS DE CRÉDIT.	ALLOCATIONS.	DÉPENSES		CREDITS	
		pour le premier établissement du chemin de fer.	pour d'autres services.	disponibles.	annulés.
<b>I. Chemins de fer construits directement par l'État.</b>					
Loi du 4 <sup>er</sup> mai 1834 . . . . .	40,000,000 »	9,400,091 60	(1) 399,908 40	»	»
— 18 juin 1836 . . . . .	44,524,163 74	44,524,163 74	»	»	»
— 26 mai et 12 novembre 1837 . . . . .	9,066,448 57	9,066,436 52	(1) 12 05	»	»
— 25 mai 1838 . . . . .	23,200,807 82	23,200,419 01	(1) 388 81	»	»
— 28 décembre 1839 . . . . .	41,031,262 85	41,031,262 85	»	»	»
— 21 juin 1840 . . . . .	4,489,877 39	4,489,877 39	»	»	»
— 26 juin 1840 . . . . .	53,951,503 38	33,893,318 08	(1) 58,185 30	»	»
— 29 septembre 1842 . . . . .	24,000,000 »	23,959,566 39	(1) 40,433 61	»	»
— 7 mars 1845 . . . . .	300,000 »	300,000 »	»	»	»
— 13 avril 1845 . . . . .	7,960,000 »	7,951,059 17	(1) 8,940 83	»	»
Budgets de 1846 et 1847 . . . . .	76,410 25	76,410 25	»	»	»
Loi du 16 août 1846 . . . . .	3,712,960 »	3,705,466 19	(1) 7,793 81	»	»
— 21 avril 1848 . . . . .	5,000,000 »	4,997,758 61	(1) 2,241 39	»	»
— 24 mai 1848 . . . . .	2,005,614 38	2,005,614 38	»	»	»
— 4 juin 1850 . . . . .	79,200 »	78,933 44	»	»	266 56
— 20 décembre 1851 . . . . .	1,500,000 »	1,499,999 40	»	»	» 60
— 14 avril 1852 . . . . .	320,658 35	320,658 35	»	»	»
— 24 avril 1853 . . . . .	4,880,000 »	4,880,000 »	»	»	»
— 21 mai 1854 . . . . .	9,000,000 »	9,000,000 »	»	»	»
— 17 mai 1854 . . . . .	231,000 »	231,000 »	»	»	»
— 31 décembre 1856 . . . . .	5,820,000 »	5,820,000 »	»	»	»
— 19 décembre 1857 . . . . .	255,000 »	254,814 91	»	»	185 09
— 3 mars 1859 . . . . .	421,000 »	421,000 »	»	»	»
— 8 septembre 1859 . . . . .	12,215,000 »	12,215,000 »	»	»	»
— 2 juillet 1860 . . . . .	40,000 »	39,689 98	»	»	310 02
— 6 juillet 1860 . . . . .	405,000 »	96,691 25	»	»	8,308 75
— 18 juillet 1860 . . . . .	1,000,000 »	1,000,000 »	»	»	»
A reporter . . . . .	204,885,903 73	201,154,928 51	(1) 717,904 20	»	9,071 02

(1) Dépenses transférées au compte d'exploitation lors de la révision des comptes en 1878.

DÉSIGNATION DES LOIS DE CRÉDIT.	ALLOCATIONS.	DÉPENSES		CRÉDITS	
		pour le premier établissement du chemin de fer.	pour d'autres services.	disponibles	annulés
Report. . . . .	204,885,903 73	204,158,928 54	717,904 20	•	9,071 02
Loi du 2 juin 1861 . . . . .	2,000,000 •	•	(1) 3,472 87	•	1,996,527 43
— 10 mai 1862. . . . .	5,899,000 •	5,899,000 •	•	•	•
— 14 août 1862 . . . . .	6,000,000 •	5,500,000 •	(2) 497,084 45	•	2,915 53
— 27 août 1862 . . . . .	70,000 •	69,334 65	•	•	665 35
— 21 avril 1864 . . . . .	4,075,000 •	•	(3) 1,074,446 99	•	553 01
— 14 septembre 1864 . . . . .	6,000,000 •	6,000,000 •	•	•	•
— 30 décembre 1864 . . . . .	2,000,000 •	4,000,000 •	(4) 999,398 79	•	601 21
— 8 juillet 1865 . . . . .	5,000,000 •	5,000,000 •	•	•	•
— 8 juillet 1865 . . . . .	29,700,000 •	29,700,000 •	•	•	•
— 15 février 1866 . . . . .	40,000,000 •	9,000,000 •	(3) 998,909 87	•	4,090 43
— 11 mai 1866 . . . . .	450,000 •	450,000 •	•	•	•
Budgels pour ordre. Subsidés des villes . . . . .	391,181 88	391,181 88	•	•	•
Loi du 31 mars 1868 . . . . .	3,850,000 •	3,850,000 •	•	•	•
— 5 juin 1868 . . . . .	4,310,000 •	4,245,199 61	•	•	64,800 39
— 12 juin 1869 . . . . .	4,000,000 •	4,000,000 •	•	•	•
— 30 juin 1869 . . . . .	4,500,000 •	4,500,000 •	•	•	•
— 3 juin 1870 . . . . .	6,400,000 •	6,400,000 •	•	•	•
— 24 février 1871 . . . . .	6,200,000 •	6,200,000 •	•	•	•
— 27 juillet 1871 . . . . .	45,440,000 •	45,410,414 24	(4) 29,480 50	•	405 26
— 2 mars 1872 . . . . .	46,080,000 •	46,080,000 •	•	•	•
— 24 mai 1872 . . . . .	5,800,000 •	5,800,000 •	•	•	•
— 16 août 1873 . . . . .	40,300,000 •	40,299,926 88	•	•	73 42
— 17 avril 1874 . . . . .	2,000,000 •	4,975,288 91	(4) 46,444 68	•	8,596 41
— 1 <sup>er</sup> juin 1874 . . . . .	4,000,000 •	4,000,000 •	•	•	•
— 9 juillet 1875 . . . . .	48,502,000 •	48,501,554 24	•	•	445 76
— 27 mai 1876 . . . . .	48,370,000 •	48,370,265 48	•	•	434 52
— 17 juillet 1877 . . . . .	45,420,000 •	44,128,536 92	(4) 1,000,000 •	•	4,463 08
— 21 mai 1878 . . . . .	20,000 •	20,000 •	•	•	•
— 5 juin 1878 . . . . .	40,800,000 •	40,702,870 24	•	•	97,429 76
A reporter. . . . .	442,573,485 61	435,052,501 56	5,336,812 35	•	2,184,471 70

(1) Dépenses faites pour le chemin de fer de Diest à Aerschot concédé ensuite à une société.  
(2) Dépenses pour le prolongement du quai du Rhin, à Anvers.  
(3) Dépenses mises à charge du compte d'exploitation.  
(4) Dépense pour travaux du port d'Anvers.

DÉSIGNATION DES LOIS DE CRÉDIT.	ALLOCATIONS.	DÉPENSES		CRÉDITS	
		pour le premier établissement du chemin de fer.	pour d'autres services.	disponibles.	annulés.
Report. . . . .	442,573,485 61	435,042,501 56	5,336,812 35	°	2,184,471 70
Loi du 17 février 1879. . . . .	6,000,000 »	6,000,000 »	»	»	»
— 4 août 1879 . . . . .	39,800,000 »	33,262,637 62	»	°	6,537,312 38
— 23 mai 1880 . . . . .	20,900,000 »	49,061,074 42	»	»	4,838,925 53
— 26 août 1880 . . . . .	10,500,000 »	40,472,818 49	»	»	27,484 54
— 2 avril 1881 . . . . .	47,500,000 »	46,834,076 98	»	»	665,923 02
— 14 août 1881 . . . . .	43,060,000 »	42,812,464 40	»	»	247,535 90
— 24 mai 1882 . . . . .	39,749,000 »	(1) 36,328,533 44	°	»	3,420,466 56
— 7 mai 1884 . . . . .	2,400,000 »	4,925,400 12	»	»	474,599 88
— 7 mai 1884 . . . . .	40,013,433 52	10,013,433 52	»	»	»
— 24 juin 1883 . . . . .	4,400,000 »	900,000 »	»	»	500,000 »
— 24 juin 1883 . . . . .	7,575,000 »	7,539,670 67	(2) 25,297 33	»	32 »
— 26 mai 1886 . . . . .	3,250,000 »	3,250,000 »	»	»	»
— 26 mai 1886 . . . . .	40,740,000 »	40,740,000 »	»	°	»
— 27 juin 1887 . . . . .	4,850,000 »	4,837,871 38	»	°	42,428 62
— 27 juin 1887 . . . . .	7,000,000 »	7,000,000 »	»	»	»
— 14 août 1887 . . . . .	743,000 »	740,732,71	»	»	2,267 29
— 28 mai 1888 . . . . .	4,746,000 »	4,224,959 45	»	494,040 55	»
— 28 mai 1888 . . . . .	40,265,000 »	8,664,528 21	°	4,600,471 79	°
— 22 juin, 29 juillet et . . . . .	4,900,000 »	44,755 33	°	4,888,244 67	°
— 19 août 1889 . . . . .	43,000,000 »	4,727,544 42	»	8,172,455 88	»
TOTAUX. . . . .	661,634,919 43	628,497,052 42	5,372,109 68	42,455,212 89	15,610,544 44

## II. Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.

<i>En exécution de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873.</i>					
Loi du 27 mai 1876 . . . . .	46,000,000 »	34,143,751 20	»	»	41,884,248 80
— 7 mai 1884 . . . . .	2,400,000 »	2,400,000 »	»	»	»
— 7 mai 1884 . . . . .	400,000 »	56,363 41	»	»	43,636 59
— 24 juin 1883 . . . . .	2,500,000 »	2,496,600 74	»	»	3,399 26
— 28 mai 1888 . . . . .	45,000 »	5,858 17	»	9,441 83	»
<i>Lignes de Tirlemont à Auvers vers Gladbach et de Tongres à Neerlinter.</i>					
Loi du 19 décembre 1876 . . . . .	44,250,000 »	44,300,260 »	»	»	49,800 »
— 7 mai 1884 . . . . .	450,000 »	450,000 »	»	»	»
— des 27 juin et 14 août 1887 (3) . . . . .	49,700 »	49,700 »	»	»	»
A reporter . . . . .	65,430,700 »	53,444,473 52	»	9,441 83	11,931,034 65

(1) Non compris un crédit de 2,000,000 francs pour constituer un approvisionnement de rails; 4,500,000 francs ont été remboursés par le produit de la vente des matériaux vieux mis hors de service. (V. note (1), p. 82, compte-rendu de 1887.)

(2) Intérêts perçus par la compagnie de Liège à Turnhout pour cause du paiement tardif du prix du matériel roulant.

(3) Arrêté royal du 4 juillet 1887, § 94.

DÉSIGNATION DES LOIS DE CRÉDIT.	ALLOCATIONS.	DÉPENSES		CRÉDITS	
		pour le premier établissement du chemin de fer.	pour d'autres services.	disponibles.	annulés.
Report. . . . .	65,131,700 »	53,444,473 52	»	9,141 83	11,931,084 65
<i>En exécution de la convention-loi des 1<sup>er</sup>-26 juin 1877.</i>					
Loi du 26 juin 1877. . . . .	97,170,000 »	90,911,899 20	»	»	6,228,400 80
— 7 mai 1884 . . . . .	6,565,000 »	3,619,400 20	(1) 2,885,500 »	»	99 80
— 26 mai 1886 . . . . .	750,000 »	212,051 30	»	»	537,948 80
— 49 août 1889 . . . . .	537,949 »	45,178 10	»	492,770,90	»
<i>En exécution de la convention-loi des 9-10 juin 1878.</i>					
Loi du 10 juin 1878. . . . .	2,500,700 »	2,500,700 »	»	»	»
— 40 — . . . . .	431,700 »	131,663 75	»	»	34 25
<i>En exécution de la convention-loi des 21 juillet-25 août 1885.</i>					
Loi du 26 mai 1886. . . . .	2,000,000 »	2,000,000 »	»	»	»
— des 27 juin et 14 août 1887. . .	5,000,000 »	5,000,000 »	»	»	»
— du 28 mai 1888. . . . .	2,050,000 »	1,851,483 33	»	198,516 67	»
— 49 août 1889 . . . . .	100,000 »	»	»	100,000 »	»
<i>Ligne de Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Anhée ou Yvoir. (N. loi du 25 août 1885)</i>					
Loi du 26 mai 1886. . . . .	4,000,000 »	49,313 95	»	»	950,654 05
— 27 juin 1887. . . . .	1,000,000 »	66,856 70	»	»	933,443 30
— 28 mai 1888 . . . . .	500,000 »	»	»	500,000 »	»
— 49 août 1889. . . . .	1,000,000 »	»	»	1,000,000 »	»
TOTAUX. . . . .	485,440,049 »	459,623,053 95	2,885,500 »	2,300,429 40	20,631,065 65

### III. Chemins de fer rachetés par l'État.

Capitalisation de l'annuité de rachat de la ligne de Mous à Manage . .	43,235,505 51	43,223,391 »	(2) 42,414 51	»	»
<i>Lignes des Bassins houillers du Hainaut. (Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).</i>					
I. Capital des obligations de la Dette publique délivrées en vertu de la loi du 23 février 1871 :					
a) En acquit du matériel . . . . .	43,572,816 70	43,519,462 34	(3) 23,354 39	»	»
A reporter. . . . .	26,803,322 21	26,772,853 51	35,468 90	»	»

(1) Indemnité payée par le département des Finances pour suppression de lignes déjà concédées. Voir articles 1, 2, 5 et 4, convention du 1 février 1875.

(2) Cette valeur n'est pas portée dans le compte du chemin de fer.

(3) Dépenses pour appareils télégraphiques.

DÉSIGNATION DES LOIS DE CRÉDIT.	ALLOCATIONS.	DÉPENSES		CRÉDITS	
		pour le premier établissement du chemin de fer.	pour d'autres services.	disponibles.	annulés.
Report. . . . .	26,808,322 24	26,772,853 34	35,468 90	"	"
b) En remboursement d'une somme appliquée par la Compagnie aux installations. . . . .	3,000,000 "	3,000,000 "	"	"	"
II. Capital correspondant à l'annuité de 612,000 francs due pour prix du matériel attribué aux compagnies concessionnaires. . . . .	13,600,000 "	13,600,000 "	"	"	"
III. Capitalisation de l'annuité de 8,471,837 francs due pour prix des lignes. . . . .	200,028,500 "	194,208,800 "	(1) 5,819,700 "	"	"
<i>Chemin de fer du Luxembourg. (Loi du 15 mars 1873.)</i>					
1° Actions ordinaires. . . . .	62,950,000 "	51,965,537 81	(2) 10,984,462 49	"	"
2° — privilégiées. . . . .	6,545,400 "	6,545,400 "	"	"	"
3° Obligations de 20 et 4 livres sterling. . . . .	86,181,125 "	86,181,125 "	"	"	"
Loi du 16 août 1873, § 33. Amélioration des voies et du matériel. . .	18,000,000 "	18,000,000 "	"	"	"
Loi du 1 <sup>er</sup> juin 1874. . . . .	4,500,000 "	4,500,000 "	"	"	"
Loi du 9 juillet 1875, § 25. Objets d'approvisionnements. . . . .	3,200,000 "	3,200,000 "	"	"	"
Loi du 27 mai 1876, § 25. Approvisionnements. . . . .	3,453,700 "	4,196,448 20	(3) 4,957,254 80	"	"
Loi du 23 juin 1877 :					
Rachat de la ligne de Dendre et Waes.	52,550,000 "	52,550,000 "	"	"	"
— — Pepinster à Spa.	6,727,000 "	6,727,000 "	"	"	"
Amorti avant le rachat { Dendre et Waes. . . . .	453,069 51	453,069 51	"	"	"
{ Pepinster à Spa. . . . .	55,031 08	55,031 08	"	"	"
<i>Lignes des Flandres.</i>					
Loi du 31 mai 1878. . . . .	18,989,500 "	18,989,500 "	"	"	"
— 1 <sup>er</sup> août 1883. . . . .	63,000 "	61,219 70	"	"	1,780 30
<i>Ligne de St-Ghislain à Erbisœul.</i>					
Loi du 4 août 1879. . . . .	2,850,000 "	2,841,259 49	"	"	8,740 81
<i>Ligne d'Anvers à la frontière.</i>					
Valeur de la ligne. . . . .	12,500,000 "	12,500,000 "	"	"	"
<i>Ligne de Marbehan à Virton.</i>					
Loi du 26 août 1880. . . . .	6,948,500 "	6,937,645 59	"	"	40,854 74
<i>Ligne de Liège à Turnhout.</i>					
Loi du 2 mai 1881. . . . .	4,300,000 "	(4) 4,300,000 "	"	"	"
— 7 mai 1884. . . . .	233,566 48	233,566 48	"	"	"
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>533,336,714 28</b>	<b>514,518,453 87</b>	<b>48,796,882 89</b>	"	<b>21,375 52</b>

(1) Capital représentant la valeur des honifications dues au Trésor en vertu de l'article 27 de la convention du 1<sup>er</sup> juin 1877.

(2) Valeur du canal de l'Ourlhe racheté à la Compagnie du chemin de fer du Luxembourg.

(3) Cette somme, représentant le déficit de l'exploitation séparée des lignes du Grand-Luxembourg en 1875, a été portée exceptionnellement au compte capital dans l'ancienne comptabilité en vertu de la loi du 27 mai 1876. (Voir Exposé des motifs, 28 mars 1876, p. 20.)

(4) Une somme de fr. 299,859-25 a été annulée dans les comptes des finances; elle est retenue à titre de garantie pour toutes les revendications que l'Administration du chemin de fer a fait valoir à l'occasion du rachat de cette ligne. (Lettre du 14 février 1882.)

*Répartition des crédits alloués pour le premier établissement du chemin de fer.*  
Situation au 31 décembre 1889.

SERVICES.	ALLOCATIONS et CRÉDITS.	DÉPENSES		CRÉDITS	
		pour le premier établissement du chemin de fer.	pour d'autres services. ( <sup>1</sup> )	disponibles.	annulés.
<b>§ I. Chemins de fer construits directement par l'État et parachèvement des lignes, y compris celles exploitées moyennant parts de recettes.</b>					
Lignes construites par l'État, y compris leur parachèvement . . . . .	414,087,367 29	380,949,500 28	5,372,109 68	12,155,212 89	15,610,544 44
Parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes . . . . .	7,287,995 37	7,287,995 37	"	"	"
Matériel roulant . . . . .	199,407,729 89	199,407,729 89	"	"	"
Ensemble . . . . .	620,783,092 55	587,645,225 54	5,372,109 68	12,155,212 89	15,610,544 44
<b>§ II. Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.</b>					
Lignes de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873. . . . .	80,715,000 "	38,774,573 52	"	9,441 83	11,931,284 65
Chemins de fer de Tirlemont à la ligne d'Anvers à Gladbach et de Tongres à Neerlinter . . . . .	44,419,700 "	14,369,900 "	"	"	49,800 "
Lignes de la convention-loi des 4 <sup>re</sup> -26 juin 1877 . . . . .	405,022,949 "	94,878,538 70	2,885,500 "	492,779 90	6,766,149 40
Lignes de la convention-loi des 9-10 juin 1878 . . . . .	2,632,400 "	2,632,365 75	"	"	34 23
Lignes de la convention-loi des 21 juillet-25 août 1885 . . . . .	9,150,000 "	8,851,483 33	"	298,516 67	"
Ligne de Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Anhée ou Yvoir. (V. loi du 25 août 1885.)	3,500,000 "	416,202 65	"	4,500,000 "	1,883,797 35
Parachèvement . . . . .	7,167,691 85	7,167,691 85	"	"	"
Ensemble . . . . .	492,607,740 85	466,799,745 80	2,885,500 "	2,300,429 40	20,631,065 65
<b>§ III. Chemins de fer rachetés par l'État.</b>					
Mons à Manège . . . . .	43,235,505 51	43,223 391 "	42,144 51	"	"
Bassins houillers du Hainaut ( <sup>2</sup> ) . . . . .	231,012,428 07	225,169,073 68	5,843,054 39	"	"
Grand Luxembourg ( <sup>2</sup> ) . . . . .	183,719,413 63	170,777,699 64	42,941,713 99	"	"
Dendre et Waes . . . . .	52,703,069 51	52,703,069 51	"	"	"
Pepinster à Spa . . . . .	6,782,034 08	6,782,031 08	"	"	"
Flandres . . . . .	49,052,500 "	49,050,719 70	"	"	4,780 30
Saint-Ghislain à Erbiscul . . . . .	2,850,000 "	2,841,259 19	"	"	8,740 81
Anvers à la frontière . . . . .	42,500,000 "	42,500,000 "	"	"	"
Marbehan à Virton . . . . .	6,948,500 "	6,937,645 59	"	"	40,854 41
Lierre à Turnhout . . . . .	4,533,566 48	4,333,566 48	"	"	"
Parachèvement . . . . .	33,684,434 73	33,684,434 73	"	"	"
Ensemble . . . . .( <sup>2</sup> )	567,020,849 04	548,202,590 60	48,796,882 89	"	21,375 52
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>1,382,414,682 44</b>	<b>1,304,638,564 94</b>	<b>27,054,492 57</b>	<b>14,455,642 29</b>	<b>36,262,985 61</b>
Intérêts des capitaux pendant la construction des lignes . . . . .		17,404,464 37			
Dépenses de premier établissement . . . . .		1,320,040,026 31			
A déduire aliénations d'immeubles . . . . .	5,334,084 83				
Travaux en cours d'exécution . . . . .	13,253,171 09				
Reste pour lignes exploitées ou capital utile . . . . .		1,301,452,773 39			

(1) Voir les renvois des pages 93 à 102.

(2) Y compris les parachèvements effectués sur fonds de rachat et s'élevant pour les deux lignes à fr. 15,040,882-82.

(3) Y compris le matériel roulant.

## N° IX. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer de

DÉSIGNATION DES SECTIONS:	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
<b>I. — Lignes construites</b>			
Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer . . . . .	"	"	"
Bruxelles à Anvers. . . . .	6,272,587 90	1,449,937 12	6,203,128 01
Embranchement de Lierre. . . . .	275,849 99	43,829 30	136,758 84
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers . . . . .	10,146,242 61	974,104 80	2,436,817 28
Malines à Termonde . . . . .	1,775,629 95	520,489 93	2,302,459 58
Termonde à Gand. . . . .	7,797,703 74	771,541 84	3,406,700 35
Gand à Bruges. . . . .	3,886,719 21	540,114 23	2,637,784 70
Bruges à Ostende. . . . .	2,652,913 70	393,214 76	2,084,715 08
Gand à Deynze. . . . .	974,581 55	344,498 22	2,489,767 43
Deynze à Courtrai . . . . .	1,961,002 23	301,984 60	139,669 34
Courtrai à la frontière . . . . .	2,229,512 02	318,318 70	1,295,422 01
Mouscron à Tournai . . . . .	2,760,834 29	228,914 94	1,218,096 54
Bruxelles à Louvain . . . . .	4,608,301 81	348,225 17	1,151,235 50
Malines à Louvain . . . . .	3,244,316 28	462,255 24	1,855,511 74
Louvain à Tirlemont . . . . .	5,016,748 85	305,195 90	1,459,780 81
Tirlemont à Ans . . . . .	6,079,169 16	672,430 22	2,874,803 30
Ans à la Meuse . . . . .	15,946,469 05	316,544 23	1,416,960 97
De la Meuse à la frontière prussienne. . . . .	22,229,198 17	618,494 05	3,369,646 40
Landen à Saint-Trond et à Hasselt . . . . .	868,396 81	63,967 62	309,720 67
Bruxelles à Tubize . . . . .	4,176,951 99	494,603 13	1,680,901 79
Tubize à Soignies . . . . .	4,075,092 78	215,651 92	1,295,995 97
Soignies à Mons . . . . .	3,969,063 31	386,017 30	1,969,176 56
Mons à la frontière française . . . . .	3,512,224 87	333,885 73	1,514,205 34
Raccordement des stations du Nord et du Midi . . . . .	5,752,336 45	200,212 55	934,647 37
Raccordement entre les stations du Nord et du Quartier-Léopold.	2,666,647 70	5,240 61	79,042 62
Bruxelles à Luttre . . . . .	11,809,526 43	699,534 97	2,591,901 52
Blaton à Ath. . . . .	1,975,498 58	167,687 80	423,689 47
Braine-le-Comte à Charleroi. . . . .	7,698,741 54	837,024 13	3,932,087 "
Charleroi à Namur . . . . .	6,387,699 14	828,146 17	3,039,342 62
Libramont à Bertrix . . . . .	1,198,120 24	180,283 84	415,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève. . . . .	11,606,678 50	274,909 90	605,620 94
A reporter. . . . .	163,554,658 95	13,697,258 94	55,271,563 87

*l'État, effectuées depuis le 1<sup>er</sup> mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1889.*

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites. pour compte de l'État.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
<b>directement par l'État.</b>				
784,083 53	784,084 53	»	784,083 53	
19,368,259 36	33,293,912 39	»	33,293,912 39	
258,748 73	715,186 86	»	715,186 86	
10,469,060 62	24,026,275 31	»	24,026,275 31	
1,154,796 97	5,753,376 43	»	5,753,376 43	
8,048,262 44	20,024,208 37	»	20,024,208 37	
3,371,061 41	10,435,679 57	»	10,435,679 57	
3,693,245 97	8,824,089 51	»	8,824,089 51	
184,463 23	3,993,310 43	»	3,993,310 43	
1,612,042 32	4,014,698 49	»	4,014,698 49	
884,753 26	4,728,005 99	»	4,728,005 99	
3,480,013 78	7,687,859 65	»	7,687,859 65	
74,061 26	6,181,823 74	»	6,181,823 74	
2,748,470 45	8,310,553 71	»	8,310,553 71	
1,414,648 25	8,196,373 81	»	8,196,373 81	
1,968,484 53	11,594,887 21	»	11,594,887 21	
6,840,856 45	24,520,830 70	»	24,520,830 70	
4,475,849 05	30,893,187 67	»	30,893,187 67	
679,291 80	1,921,376 90	»	1,921,376 90	
7,166,314 63	13,518,771 54	»	13,518,771 54	
1,552,916 75	7,139,657 42	»	7,139,657 42	
5,378,955 29	11,703,212 46	»	11,703,212 46	
1,321,179 35	6,681,495 29	»	6,681,495 29	
1,072,872 65	7,960,069 02	»	7,960,069 02	
193,245 22	2,944,176 15	»	2,944,176 15	
744,947 12	16,045,910 04	»	16,045,910 04	
66,516 77	2,633,392 62	»	2,633,392 62	
5,000,202 18	17,468,054 85	»	17,468,054 85	
6,993,873 02	17,248,961 85	»	17,248,961 85	
55,944 95	1,850,293 15	»	1,850,293 15	
79,196 35	12,566,405 69	»	12,566,405 69	
101,136,638 59	333,660,120 85	»	333,660,120 85	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
Report. . . . .	163,554,658 95	13,697,258 94	55,271,563 87
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel. . . . .	223,069 85	"	"
Audenarde à Orroir. . . . .	954,584 20	102,215 84	165,966 27
Wavre à Jodoigne par Gastuche . . . . .	16,922 63	"	"
	164,749,235 63	13,799,474 78	55,437,530 14
A déduire : Avance pour renouvellement de rails (voir p. 92 renvoi (t) . . . . .	"	"	2,000,000 "
Totaux . . . . .	164,749,235 63	13,799,474 78	53,437,530 14

### II. a) Lignes exploitées moyennant

Braine-le-Comte à Gand . . . . .	102,846 60	61,010 48	276,874 79
Tournai à Jurbise. . . . .	214,030 50	42,989 32	340,387 28
Hal à Ath et Tournai à Blandain . . . . .	311,210 85	84,840 31	436,349 19
Plateaux de Herve . . . . .	15,226 09	137,332 09	327,942 18
Landen à Ciney. . . . .	150,847 37	25,228 33	370,511 36
Jonction Belge-Prussienne. . . . .	275,565 49	4,860 "	21,594 90
Totaux. . . . .	1,069,726 90	356,260 73	1,773,659 70

### b) Ligne exploitée moyennant

Spa à la frontière Grand'Ducale . . . . .	255,154 87	95,115 47	380,531 81
---	------------	-----------	------------

### III. Lignes rachetées au comptant

Mons à Manage . . . . .	502,084 19	515,808 93	1,388,760 23
Lignes du Grand Luxembourg . . . . .	6,075,204 80	1,875,287 96	7,406,986 43
Pepinster à Spa . . . . .	58,306 88	21,735 55	86,957 63
Dendre et Waes . . . . .	512,886 54	52,158 06	678,028 54
Saint-Ghislain à Erbisœul . . . . .	71,385 59	18,137 05	39,955 56
Lierre à Turnhout . . . . .	102,528 16	27,233 31	22,026 08
Anvers à la frontière par Esschen. . . . .	229,000 74	159,079 89	112,629 31
Marbehan à Virton et à Lamorteau . . . . .	136,079 51	31,771 52	81,166 90
A reporter. . . . .	7,687,476 41	2,701,262 27	9,816,510 68

STATIONS, bâiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	VALEUR des lignes rachetées et des lignes con-truites pour compte de l'État.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
101,136,638 59	333,660,120 35	»	333,660,120 35	(*) Cette somme se décompose comme il suit : Lignes exploitées . . . . . fr. 520,418,049 14 Lignes en cours de construc- tion . . . . . 7,570,749 17 Aliénations d'immeubles et sub- sides des villes. . . . . 5,554,081 85 Fr. 555,122,879 14 Si l'on ajoute à cette somme les dépenses de parachèvement pour les lignes exploitées moyen- nant parts de recette ou rede- vance fixe . . . . . 7,287,995 57 Le matériel fixe des stations . . . 58,769,810 02 Les dépenses générales . . . . . 9,007,681 87 Le matériel roulant . . . . . 199,641,296 57 Les approvisionnements. . . . . 65,149 25 On obtient. . . . . 587,645,225 34 total conforme aux dépenses renseignées au § 1 de l'annexe VIII.
»	223,069 85	»	223,069 85	
»	1,222,766 31	»	1,222,766 31	
»	16,922 63	»	16,922 63	
101,136,638 59	335,122,879 14	»	335,122,879 14	
»	2,000,000 »	»	2,000,000 »	
101,136,638 59	333,122,879 14	»	(*) 333,122,879 14	

**50 p. % de la recette brute.**

171,734 47	612,466 34	»	612,466 34
689,053 31	1,286,460 41	»	1,286,460 41
143,051 80	975,452 15	»	975,452 15
273,427 62	753,927 98	»	753,927 98
1,055,402 50	1,601,989 76	»	1,601,989 76
603,364 17	905,384 56	»	905,384 56
2,036,033 87	6,135,681 20	»	6,135,681 20

**redevance fixe de 500,000 francs.**

421,512 02	1,152,314 17	»	1,152,314 17
------------	--------------	---	--------------

**ou moyennant annuités.**

2,129,409 05	4,536,062 40	10,525,041 76	15,061,104 16
5,448,790 55	20,806,269 74	127,708,144 01	148,514,413 75
96,326 19	263,326 25	6,782,031 08	7,045,357 33
2,327,997 44	3,571,070 58	52,703,069 51	56,274,140 09
1,325 63	130,803 83	2,385,000 »	2,515,803 83
47,893 68	199,731 23	4,300,000 »	4,499,731 23
292,996 24	793,706 18	12,500,000 »	13,293,706 18
151,163 46	400,181 39	6,077,269 74	6,477,451 13
10,405,902 24	30,701,151 60	222,980,556 10	253,681,707 70

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrain, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BIELLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
Report. . . . .	7,687,476 41	2,701,262 27	9,816,510 68
Réseau des Flandres.			
Bruges à Heyst . . . . .	88,622 59	23,982 43	127,193 88
Deynze à Lichtervelde, Lichtervelde à Furnes et Furnes à la frontière . . . . .	431,093 36	16,515 58	42,004 98
Ostende à Armentières. . . . .	124,596 91	895 59	10,468 85
Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint- Gilles-Waes. . . . .	44,457 98	1,615 36	23,083 62
Dixmude à Nieuport et Ansegem à Ingel- munster . . . . .	59,712 83	29,014 06	84,702 55
ENSEMBLE. . . . .	748,483 69	72,023 02	287,453 88
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.			
Tirlemont à Namur . . . . .	133,661 73	66,349 41	200,005 87
Tamines à Landen. . . . .	129,845 24	20,078 »	101,722 04
Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst . . . . .	126,867 49	37,999 32	167,373 63
Manage à Wavre . . . . .	248,483 59	18,196 29	130,725 31
Tournai à Basècles, Peruwelz vers Anzin. .	79,425 86	182,296 12	226,723 75
Gand à Saint-Ghislain . . . . .	323,174 84	130,574 13	694,704 94
Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain. . . . .	537,467 60	277,411 80	687,676 52
Piéton à Manage, à Leval, à Buvrines-Mont.	153,534 11	57,917 07	257,380 43
Écaussinnes à Erquelinnes . . . . .	226,193 74	323,247 48	1,127,776 89
Mons à Bonne-Espérance . . . . .	92,425 82	7,111 63	51,795 04
Baume à Marchiennes . . . . .	180,673 49	266,786 80	489,763 33
Piéton à Trazegnies, Roux à Gosselies et Trazegnies à Lultre . . . . .	40,481 13	15,921 15	195,977 76
Houdeng à Soignies . . . . .	17,623 66	»	74,536 25
Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Miel. . .	28,807 82	366 97	27,173 48
Berzée à Thuillies et à Beaumont . . . . .	13,518 88	26,620 79	19,054 07
Blaton à Bernissart . . . . .	10,430 30	»	7,422 »
Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich.	17,725 06	20,690 55	66,820 21
ENSEMBLE. . . . .	2,360,340 36	1,451,567 51	4,526,631 50
TOTAUX. . . . .	10,796,300 46	4,224,852 80	14,630,596 06

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'Etat.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
10,495,902 24	30,701,151 60	222,980,556 10	253,681,707 70	(*) Si l'on ajoute à cette somme de . . . . . fr. 434,631,338 52 la valeur du matériel racheté aux compagnies, p. 115 . . . . . 65,846,254 45 et le parachèvement, soit . . . . . 46,725,017 65 l'on obtient . . . . . fr. 548,202,590 60 total conforme aux dépenses renseignées au 3 <sup>e</sup> § de l'annexe VIII.  (°) Cette somme comprend : 1 <sup>o</sup> Le parachèvement effectué au moyen des fonds de rachat . . . . . fr. 15,040,882 92 2 <sup>o</sup> Le parachèvement effectué directement au moyen de fonds spéciaux . . . . . 55,684,154 75 Fr. . . . . 46,725,017 65
144,286 11	384,085 01			
167,969 78	657,583 72			
319,739 11	455,700 46			
65,536 69	134,720 65	17,441,982 42	19,341,469 71	
93,968 01	267,397 45			
791,526 70	1,899,487 29			
474,612 49	874,629 50			
547,419 63	799,064 91			
284,303 84	616,544 28			
249,132 76	646,537 95			
154,629 12	643,074 85			
1,106,404 74	2,254,858 65			
472,606 71	1,975,162 63			
775,815 22	1,244,646 83			
461,526 53	2,138,744 64			
314,814 71	466,147 20	194,208,800 »	208,333,178 76	
760,328 29	1,697,551 91			
38,065 76	200,445 80			
6,076 58	98,236 47			
27,363 29	83,711 56			
64,861 61	124,055 35			
5,973 15	23,825 45			
41,904 96	147,140 78			
5,785,839 39	14,124,378 76			
17.073,168 33	(2) 46,725,017 65	(1) 434,631,338 52	481,356,356 17	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
			BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
		1	2	3
<b>IV. Lignes construites à forfait</b>				
Convention-loi des 31 janvier- 15 mars 1873. Convention-loi des 21 juillet- 25 août 1885.	Athus à la Meuse . . . . .	474,723 54	119,794 96	323,212 22
	Gembloux à la Meuse, Tamines à Ermeton.	90,654 60	22,193 29	103,790 94
	Jemelle à Rochefort, à Villers-sur-Lesse, à Wanlin et à Anseremme . . . . .	216,853 90	»	7,605 83
	Bastogne à Couvy et Bastogne vers Willz . .	1,728,038 49	1,651 *	20,751 62
ENSEMBLE . . . . .		2,510,270 53	143,639 25	545,360 61
Convention-loi du 19 décemb. 1876.	Tirlemont à Diest et à Moll . . . . .	133,875 81	5,056 26	38,750 *
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	44,829 84	6,355 61	62,376 20
	ENSEMBLE . . . . .		178,705 65	11,411 87
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel. . . . .		4,001 43	36,695 08	87,410 33
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1 <sup>er</sup> -26 juin 1877.	Boom à Termonde. Sottegem à Ellezelles.	43,792 53	51,119 21	165,089 73
	Boom à Hoboken, Boom à Londerzeel, à Opwyck et à Alost. . . . .	24,110 26	4,502 07	44,130 39
	Renaix à Pecq et à Tournai. . . . .	4,852 69	*	35,172 40
	Tournai à la frontière vers Orchies. . . . .	1,276 38	»	26,014 63
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand . .	16,626 70	38,161 16	47,463 30
	Tubize à Virginal et à Écaussines, Lembecq à Clabecq et à Braine l'Alleud. . . . .	26,575 10	21,101 07	84,784 91
	Jette à Assche et à Termonde. . . . .	5,847 49	59,096 45	201,635 08
	Bassilly à Lessines et à Renaix . . . . .	3,206 07	105,860 51	261,932 »
	Ath à Vaudignies et à Saint-Ghislain. . . .	24,045 68	4,829 62	38,488 63
	Elterbeek à Anderghem, à Woluwe et à Tervueren . . . . .	7,015 75	90,844 97	202,745 92
	Couillet à Jamioux . . . . .	2,594 13	40,117 21	715 44
	Mettet à Acoz. . . . .	7,751 44	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranche- ments . . . . .	2,777 92	1,647 92	7,492 12
	Avelghem à Herseaux et à la frontière. . .	2,491 26	103,327 93	255,551 16
	Dour à Audregnies et à la frontière . . . .	3,709 14	83,356 56	160,671 24
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes et à Thuillies, Buvrinnes à Mont- Sainte-Geneviève et à Faurœux, raccor- dements de Peissant et de Merbes-Sainte- Marie . . . . .	28,180 33	55,491 46	39,718 52
	Gosselies à Jumet, à Masses-Diarbois et à Vieux Campinaire, Marcinelle à Jumet, Jumet à Gilly-Sart-Allet, La Providence à La Planche. . . . .	38,141 84	26,021 28	83,673 53
ENSEMBLE . . . . .		242,694 71	692,375 06	1,671,855 49
TOTAUX . . . . .		2,935,972 32	884,031 26	2,405,752 63

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
<b>pour compte de l'État.</b>				
1,409,592 43	2,327,323 15			
32,751 97	339,390 80			(1) Cette somme se décompose comme suit : Lignes exploitées . . . . fr. 43,157,256 41 Lignes en cours de construction. 4,971,095 65 Fr. . . . 50,128,550 06
21,320 35	245,780 08	44,619,113 87	(*) 50,128,350 06	
546,301 05	2,596,742 16			(2) Cette somme se décompose comme suit : Lignes exploitées . . . . fr. 97,775,495 54 Lignes en cours de construction. 259,478 10 Fr. . . . 98,052,971 44
2,309,965 80	5,509,236 19			
672,760 47	850,442 54			(3) Cette somme comprend : Travaux exécutés à forfait . fr. 3,318,262 25 Dépenses de parachèvement ef- fectuées par l'État . . . . . 7,167,691 85 Fr. . . . 10,683,934 10
588,228 83	701,790 48	14,229,282 78	15,781,515 80	
1,260,989 30	1,552,233 02			
87,525 91	215,542 75	2,632,365 75	2,847,908 50	
103,522 61	363,524 08			
31,083 38	103,826 10			
10,837 24	50,862 33			
1,823 95	29,114 96			
2,284 60	104,540 76			
43,245 81	175,706 89			
3,192 52	269,711 54			
3,315 26	374,313 84			
161,787 03	229,150 96			
14,618 06	315,224 70			
280 53	43,707 31	94,624,029 30	(*) 98,032,971 44	
2,800 47	29,021 04			
8,421 08	20,339 04			
16,853 20	383,223 55			
5,088 98	252,825 92			
135,284 09	258,674 40			
257,338 07	405,174 72			
801,716 88	3,408,942 14			
4,460,197 89	(*) 10,685,954 10	156,104,791 70	166,790,745 80	

**V. — Matériel fixe des stations.**

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc. . . . .	fr. 25,823,665 »
Réservoirs . . . . .	638,969 70
Colonnes hydrauliques et machines à pomper . . . . .	384,086 65
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau . . . . .	1,940,428 49
Machines à vapeur. . . . .	1,018,665 80
Enclumes, étaux, creusets, burins . . . . .	839,362 24
Pompes à incendie . . . . .	192,977 48
Montage et outillage des ateliers . . . . .	4,277,396 92
Pavés . . . . .	3,645,257 74
	Fr. 38,760,810 02

**VII. Matériel**

	ACQUISITION du matériel pour le réseau de l'Etat.	MATÉRIEL RACHETÉ	
		MOINS à MANAGE.	BASSINS HOUILLERS.
Locomotives et accessoires . . . . .	83,400,697 73		
Pièces de rechange . . . . .	1,741,359 »	600,000 »	7,432,269 34
Voitures et approvisionnements y relatifs . . . . .	102,369,390 95	2,053,400 »	20,143,067 67
Métaux, fers divers, etc. . . . .	2,743,273 28		
Brouettes, charrettes, canots, échelles . . . . .	215,531 70		
Bascules et poids. . . . .	203,899 96		
Paniers pour le transport des marchandises . . . . .	81,376 22	44,949 24	358,761 50
Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs. . . . .	677,492 06		
Grues, crics, cabestans, pompes, arbres, outils, tours . . . . .	4,978,462 43		
Transport de matériel anglais . . . . .	84,104 86	»	»
Main-d'œuvre de construction y compris le traitement des surveillants temporaires.	3,212,132 70	»	»
Chevaux et harnais . . . . .	»	»	26,175 17
Objets de consommation pour les lignes du Luxembourg . . . . .	»	»	»
Totaux . . . . .	199,407,729 89	2,698,349 24	27,960,273 68

**VIII. Approvisionnements.**

Matériel de la voie à mettre en œuvre en 1889 . . . . .	fr. 64,593 75
Vannes utilisées dont la valeur a été bonifiée par voies de prestations réciproques . . . . .	555 50
	Fr. 65,149 25

**VI. Des dépenses générales.**

Personnel . . . . .	fr. 6,099,836 69
Frais de bureau, impressions, rellures. . . . .	665,537 75
Études de projets, levées de plans, etc. . . . .	444,407 14
Mobilier, instruments, etc. . . . .	1,529,176 05
Secours. . . . .	14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires . . . . .	247,421 34

Fr. 9,000,661 87

**des transports.**

ET DÉPENSES SPÉCIALES Y RELATIVES.						TOTAUX.
GRAND LUXEMBOURG.	FLANDRES.	SAINT GHISLAIN à ERBISOEUL.	LIERRE à TURNHOUT.	MARBEHAN à VIRTON.	ENSEMBLE.	
10,903,155 72	693,591 76	183,670 95	74,915 »	114,338 40	20,001,941 17	104,843,997 90
22,432,605 88	872,860 78	138,310 01	129,108 »	131,500 »	45,900,872 34	148.270,272 29
93,639 67	42,264 74	71,685 38	29,543 48	22,544 48	663,388 49	9.563,424 14
»	»	»	»	»	»	84,104 86
»	»	»	»	»	»	3,212,132 70
»	»	»	»	»	26,175 17	26,175 17
253,857 26	»	»	»	»	253,857 26	253,857 26
33,683,256 53	1,608,737 28	393,666 34	233,566 84	268,382 88	66,846,234 43	266,253,964 32

**Récapitulation.**

I.	Lignes construites directement par l'État . . . . . fr.	(1) 355,122,879 14
II.	{ a) Lignes exploitées moyennant 50 p. % de la recette brute. . . . . fr. 6,133,681 20 } b) Ligne exploitée moyennant une redevance fixe . . . . . fr. 1,132,514 17 }	7,287,995 57
III.	Lignes rachetées au comptant ou par annuités . . . . .	481,556,336 17
IV.	Lignes construites à forfait pour compte de l'État . . . . .	(2) 466,790,745 80
V.	Matériel fixe des stations . . . . .	58,760,810 02
VI.	Dépenses générales . . . . .	9,000,661 87
VII.	Matériel des transports . . . . .	266,235,964 32
VIII.	Approvisionnements à pied d'œuvre . . . . .	63,149 23
	Total. . . . . fr.	1,502,658,561 94
	Intérêts des capitaux pendant la construction des lignes . . . . .	(3) 17,401,464 57
	Dépenses de premier établissement . . . . . fr.	1,520,040,026 51
	Aliénations d'immeubles — à déduire. 5,554,081 85 } Travaux en cours d'exécution . . . . . 45,255,171 09 }	} 48,587,252 92
	Reste pour lignes exploitées . . . . . fr.	1,501,432,775 59

(1) Déduction faite d'une avance de fr. 2,000,000 pour approvisionnement de rails. (V. renvois (1) pp. 92 et 100) et y compris fr. 7,370,748-17 de travaux en cours de construction et fr. 3,554,081-85 d'aliénations d'immeubles.

(2) Dont 3,230,517-75 à titre d'avances aux sociétés de construction.

(3) Dont fr. 651,851-17 afférents aux lignes en cours de construction.

N° X. — *Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises. — 1855-1889.*

## N° X. — Recettes brutes de l'exploitation par

1835-

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès. (Services internationaux et mixte).	PETITS PAQUETS (Services internationaux).	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1835	268,997 50	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,938 58	16,994 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,636,544 24	132,514 48	"	"	"	"	68,807 50	"
1840	4,045,030 33	132,253 60	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1841	4,113,754 78	127,249 40	"	"	"	25,113 97	130,718 80	"
1842	4,682,134 64	297,570 89	"	"	"	28,607 "	176,932 "	"
1843	5,454,906 10	339,131 17	"	"	"	29,289 05	170,515 97	"
1844	6,166,548 94	394,731 12	"	"	5,004 12	33,088 95	38,616 90	206,331 "
1845	6,393,309 20	421,525 21	"	"	59,360 34	43,060 60	192,379 "	"
1846	6,883,047 54	484,131 65	"	"	46,721 54	41,338 07	201,690 30	"
1847	6,835,748 14	530,050 37	"	"	91,891 08	48,047 65	170,988 "	"
1848	6,007,225 "	415,786 89	"	"	105,390 22	45,035 06	93,186 45	"
1849	6,401,472 "	486,182 "	"	"	71,338 22	55,076 01	71,976 "	"
1850	7,312,524 97	618,915 99	"	"	62,593 49	58,241 57	88,828 80	"
1851	8,233,619 12	691,798 46	"	"	95,025 29	72,124 52	81,750 30	"
1852	8,285,339 49	617,703 31	"	"	128,624 04	76,865 79	60,389 30	"
1853	8,763,922 "	631,399 "	"	"	172,169 36	75,495 "	57,508 "	17,351 65
1854	9,248,630 "	609,199 50	"	"	183,631 37	121,054 25	34,956 "	31,775 10
1855	9,755,749 32	670,545 42	"	"	221,131 10	124,601 "	25,783 "	60,539 05
1856	10,100,181 18	621,796 21	"	"	286,784 "	121,933 99	24,008 "	61,766 45
1857	18,429,324 47	627,043 24	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	68,027 85
1858	10,458,462 85	556,391 61	"	"	319,052 01	144,405 53	18,173 20	88,179 90
1859	10,721,142 36	549,707 31	"	"	332,207 32	165,588 81	19,334 50	87,917 07
1860	11,305,873 53	516,015 36	"	"	390,818 93	169,378 38	16,231 60	108,160 70
1861	12,415,331 22	549,650 76	"	"	404,632 03	152,507 53	17,565 96	131,502 42
1862	12,404,172 41	548,592 64	"	"	417,493 36	113,376 39	14,919 30	114,535 55
1863	12,888,147 28	544,136 59	"	"	457,916 95	131,976 93	16,879 30	142,250 84
1864	13,477,305 79	557,492 99	"	"	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,496 97
1865	14,589,835 79	538,910 05	"	"	491,055 93	156,625 10	15,990 70	47,094 20
1866	13,335,386 39	508,092 19	"	221,704 62	498,918 09	198,969 40	12,256 91	54,129 06
1867	15,041,107 0	624,745 03	"	276,594 53	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1868	15,239,140 76	640,300 14	"	319,073 07	578,100 25	267,445 13	14,896 14	46,325 30
1869	16,025,449 95	653,264 95	"	323,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1870	16,139,076 72	676,393 77	"	354,258 10	691,795 14	313,548 92	16,784 87	66,525 94
1871	20,468,188 91	964,209 94	"	490,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	75,212 68
1872	21,618,343 43	805,543 45	"	503,232 03	854,305 23	334,900 12	18,117 37	60,166 04
1873	26,064,244 47	847,899 24	"	653,499 46	959,076 03	368,559 14	18,930 76	66,977 14
1874	27,506,549 16	881,514 84	"	752,942 22	975,014 61	323,664 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 54	878,118 28	"	822,139 42	1,024,714 47	317,521 19	21,659 03	95,185 55
1876	29,608,663 55	853,295 62	"	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 "	94,110 24
1877	29,159,970 10	806,630 96	"	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,265 67	91,831 03
1878	30,655,410 44	844,857 24	"	876,040 56	912,905 69	266,502 37	22,335 59	98,645 98
1879	30,751,072 21	848,537 29	"	921,686 98	954,023 43	247,049 54	21,393 37	111,410 70
1880	37,767,012 38	992,272 24	"	964,981 "	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69	119,073 46
1881	36,168,888 33	901,808 56	"	954,504 83	1,337,869 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,809 03	937,651 03	"	973,648 87	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,260 95
1883	39,423,171 80	967,797 45	14 272 "	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	46,824 77	154,197 25
1884	39,491,786 99	1,022,363 52	21,619 50	1,089,904 10	1,735,225 21	203,298 11	53,679 40	160,574 14
1885	41,725,313 05	1,043,265 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,573 05
1886	38,731,149 66	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,669 22
1887	40,003,119 46	998,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,683 78	198,611 24	46,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	1,030,412 36	32,575 50	1,051,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	1,023,981 26	35,115 "	1,065,687 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
	954,987,114 49	34,017,887 75	201,023 50	18,434,146 38	34,022,988 67	8,616,838 86	2,866,291 39	1,701,145 34

(1) Voir détails des produits extraordinaires, annexe XI.

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1889.

		TRAINS DE MARCHANDISES.					ENSEMBLE.
PRODUITS extraordinaires (1)	TOTAL.	MESSAGERIES. Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires. (2)	TOTAL.	
"	268,997 50	"	"	"	"	"	268,997 50
"	825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85
"	1,416,562 94	"	"	"	"	"	1,416,562 94
"	3,039,239 12	"	58,591 28	"	"	58,591 28	3,097,833 40
"	3,837,656 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,825 04
"	4,307,759 54	92,445 22	908,767 51	17,199 49	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05
"	4,396,536 95	310,915 09	1,446,078 27	42,960 59	441 63	1,829,495 71	6,2,6,333 66
"	5,185,244 53	498,164 13	1,758,027 43	54,171,33	53,166 85	2,273,529 79	7,458,774 19
"	5,938,546 41	612,052 61	2,264,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33
"	6,839,319 91	8,6,419 10	3,288,162 84	121,540 "	167,519 02	4,386,590 96	11,226,310 87
"	7,109,611 28	919,748 32	4,131,703 16	4,131,703 16	127,512 51	5,292,115 84	12,401,750 22
"	7,656,331 10	1,50,350 96	4,672,771 34	91,893 99	200,682 74	5,015,638 93	13,572,571 03
"	7,676,726 14	960,511 12	5,581,622 76	98,575 "	178,902 69	7,020,009 48	14,696,735 62
20,350 "	6,686,975 61	715,990 19	4,679,949 54	98,938 67	46,821 60	5,510,800 "	12,227,775 61
16,240 "	7,162,234 23	522,028 78	5,359,913 "	129,791 "	67,491 77	6,079,227 55	13,241,431 78
14,285 "	8,155,392 82	572,946 66	6,104,848 "	133,517 "	92,628 "	6,903,953 66	15,059,316 48
14,610 "	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	118,969 13	154,927 61	7,099,537 18	16,288,464 87
15,092 50	9,187,104 46	621,203 03	7,236,662 46	146,956 28	146,111 86	8,150,144 21	17,337,238 69
14,790 "	9,732,635 01	828,219 54	8,764,355 "	161,799 35	156,230 "	9,945,593 89	19,678,238 90
12,760 "	10,241,000 22	1,613,447 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,719 01	22,067,739 23
13,097 50	10,873,448 39	1,134,492 90	11,984,451 "	230,151 95	268,562 50	13,630,678 35	24,510,116 74
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,082,342 "	190,904 55	344,413 84	13,344,998 05	24,574,510 38
21,910 "	11,034,230 90	1,161,310 45	12,085,596 02	265,152 68	400,927 28	13,853,486 42	25,507,617 32
16,380 "	11,901,716 11	1,237,959 09	13,717,131 60	201,525 28	519,588 91	15,676,269 90	27,277,926 01
18,629 90	11,894,527 27	1,300,285 87	14,129,704 30	253,551 24	501,931 52	16,186,572 43	28,089,990 70
23,290 55	12,519,639 05	1,394,321 69	14,966,608 69	217,103 97	474,320 99	17,042,355 33	24,601,994 38
24,265 "	13,694,467 92	1,602,901 46	17,493,965 51	298,291 53	559,642 21	19,916,800 71	33,651,264 63
10,995 55	14,628,085 23	1,618,757 95	16,404,535 52	299,352 43	602,501 63	19,909,189 53	31,548,265 76
10,161 90	14,191,549 79	2,043,954 30	16,759,694 87	296,159 91	607,672 72	19,676,585 40	31,868,445 59
11,092 "	14,789,244 27	2,056,181 86	18,164,365 06	332,014 11	808,197 28	21,399,758 31	36,999,902 38
10,914 99	15,910,456 76	2,058,698 55	18,616,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,321 42	37,318,780 18
10,939 96	14,840,493 62	1,836,196 95	19,766,880 66	460,239 79	1,265,240 91	23,344,577 74	38,188,971 36
12,404 51	16,753,201 18	2,071,214 48	19,566,684 10	445,539 10	1,153,771 09	23,238,191 77	40,001,392 95
13,441 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,558,491 77	474,491 33	1,252,011 32	21,731,108 51	41,852,310 98
17,162 "	17,966,513 04	2,456,468 41	20,704,235 18	454,644 71	1,865,423 51	23,120,711 81	44,387,214 90
28,261 40	18,285,650 06	2,452,423 69	22,116,637 97	481,939 54	1,949,527 55	21,020,829 16	45,366,479 22
22,190 35	23,544,132 41	3,180,631 06	14,609,824 57	634,230 62	4,924,440 30	43,361,126 85	66,506,259 29
21,224 71	24,245,812 11	3,014,996 67	38,574,124 70	615,168 65	3,216,165 03	45,118,556 65	69,664,288 46
68,612 49	29,046,789 73	3,570,689 91	50,563,319 27	695,215 79	1,941,172 "	56,775,405 57	85,822,196 70
176,918 57	31,018,424 25	3,762,971 88	49,092,203 20	739,166 70	2,638,011 71	56,192,253 51	87,160,767 76
187,371 35	32,613,653 13	3,993,446 94	49,959,672 21	835,224 88	1,731,017 95	56,510,391 96	89,124,045 81
220,404 62	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,393 31	821,911 31	1,658,972 71	57,598,167 52	90,519,922 81
242,802 69	32,333,064 59	4,008,959 29	50,554,582 12	887,849 72	2,221,249 12	57,976,640 25	90,309,704 84
256,889 75	33,963,606 62	4,248,261 95	54,249,887 84	879,469 87	2,355,767 64	61,733,490 39	95,697,688 92
255,767 11	34,100,940 99	4,115,251 99	56,779,637 97	857,793 02	1,901,511 37	65,884,220 35	100,185,161 34
474,682 29	41,474,619 22	4,697,766 65	61,121,595 72	1,062,230 32	2,129,016 39	72,110,529 18	113,785,288 40
360,185 36	40,154,065 60	4,915,555 52	63,618,675 91	1,003,185 07	1,673,681 17	73,241,077 67	111,395,144 27
347,770 95	42,801,823 64	5,156,598 52	63,568,926 24	1,012,910 75	1,716,012 26	76,454,477 77	119,256,301 14
372,300 77	44,129,861 06	5,203,355 95	69,241,688 35	1,111,659 91	1,938,889 81	77,417,792 09	121,847,633 15
440,252 39	44,209,681 37	5,709,019 65	67,134,674 69	1,104,724 57	1,946,098 56	75,893,517 77	120,403,201 14
463,914 22	46,553,670 92	5,219,047 98	61,897,129 89	1,066,111 20	1,913,472 "	73,115,761 67	119,859,431 99
542,745 86	43,600,561 51	5,334,670 78	64,281,477 81	1,176,761 90	2,048,616 30	72,831,069 73	116,449,521 39
592,093 35	44,924,198 40	5,437,806 63	70,212,821 43	1,156,289 13	2,326,553 64	79,133,565 81	124,057,764 23
600,240 91	47,182,773 70	5,503,500 26	75,193,709 85	1,199,638 21	2,438,453 02	84,342,336 31	131,525,110 01
611,131 12	48,297,581 57	5,565,845 30	79,065,600 35	1,196,361 69	2,759,980 96	88,587,788 30	136,853,369 87
6.417,612 76	1,063,261,049 14	125,007,416 69	1,468,928,233 71	25,918,311 77	59,025,693 49	1,678,009,678 66	2,741,274,757 80
Produits indirects (annexe XII). . . . .							4,645,918 15
Ensemble . . . . .							2,745,920,675 95

ANNÉES.	SERVICE DES VOYAGEURS.							AMENDES pour fausses déclarations.	FORMALITÉS en douane.	DÉPOT et magasinage.	RENTARD dans le chargement et le déchargement.	
	GARDE de bagages.	LOYER des buffets.	DROIT d'attelage.	VENTES de livres dans les stations, wagons, alits, prises d'eau, etc.	REMISE à domicile des colis postaux et non postaux.	CAPOTS de circulation, placement d'appareils et de bascules automatiques.	TICKETS d'entrée dans les stations.					TOTAL.
1835												
1836												
1837												
1838												
1839												
1840												
1841												
1842												
1843												
1844												
1845												
1846												
1847												
1848												
1849							30,350	30,350				
1850							16,240	16,240				
1851							14,285	14,285				
1852							14,610	14,610				
1853							15,092 50	15,092 50				
1854							14,790	14,790				
1855							12,760	12,760				
1856							13,097 50	13,097 50				
1857							14,482 50	14,482 50				
1858							21,010	21,010				
1859							16,980	16,980				
1860	477 40						18,152 50	18,629 90		19,339 44	17,087 75	
1861	5,010 53						18,190	23,200 53		29,411 93	31,585 27	
1862	5,810						17,425	23,265		33,931 17	28,398 16	
1863	6,115 55						4,880	10,995 55		34,491 19	28,073 01	
1864	7,436 90						2,725	10,161 90		38,377 05	22,652 86	
1865	8,434 50						2,657 50	11,092		28,828 63	30,104 93	
1866	9,067 49						1,847 50	10,914 79		32,346 45	36,469 84	
1867	9,122 46						1,817 50	10,979 96		39,264 97	42,605 91	
1868	10,907 01						1,497 50	12,404 51		42,891 40	56,608 51	
1869	12,331 66						1,110	13,441 66	4,009 75	39,222 85	52,481 14	
1870	14,224 50						2,937 50	17,162	1,321 23	53,367 45	53,373 98	
1871	14,787 10						10,477 50	25,264 66	1,377 82	45,429 92	69,103 70	
1872	18,150 35						4,040	22,190 35	1,346 36	48,913 59	109,232 89	150,141 71
1873	18,777 24						2,447 50	21,221 74	2,327 56	64,743 20	53,681 40	137,313 08
1874	22,731 20						2,082 50	68,612 45	2,028 38	97,413 02	26,475 31	134,075 21
1875	30,865 61						2,355	176,948 57	4,003 62	101,480 14	27,269 96	151,628 56
1876	35,946 51						2,572 50	187,374 33	5,708 91	170,451 96	32,215 09	159,952 82
1877	36,061 69						2,132 50	220,404 62	7,221 88	138,823 20	53,648 72	179,096 38
1878	39,141 17	146,148 69	31,132 50	11,299 75			2,080	232,802 09	6,733 31	131,920 41	58,916 41	143,174 95
1879	47,791 42	140,401 69	40,208 37	25,989 27			2,430	256,880 75	4,899 99	138,581 46	42,313 63	128,551 45
1880	42,333 43	147,738 25	43,000 83	19,914 93			2,760	255,767 44	3,703 81	144,082 61	60,782 29	147,481 38
1881	47,560 30	180,596 44	23,440	20,150 05			2,935 50	274,652 29	4,712 19	172,316 79	63,732 60	213,028 46
1882	50,379 90	239,039 95	29,490 55	14,939 90			2,335	360,185 36	5,415 14	181,241 37	59,963 19	167,143 21
1883	49,951 80	251,053 57	24,283	19,530			2,952 50	347,770 96	5,716 36	181,578 25	58,956 62	143,472
1884	56,075 45	157,236 48	22,366 81	23,291 28	11,033 25		2,237 50	372,300 77	5,893 35	190,278 70	56,408 36	178,269 07
1885	58,913 30	255,747 11	16,460 29	31,983 34	60,133 35		6,935	440,252 30	5,919 36	197,775 37	49,495 58	134,866 79
1886	63,787 45	283,768 12	24,959 08	17,105 32	68,489 25		10,825	468,934 22	7,221	197,251 55	52,956 22	127,683 45
1887	56,603 25	279,740 38	22,386 48	15,985	68,481 25			542,745 86	4,811 25	192,269	52,254 81	132,534 20
1888	63,364 98	283,693 31	22,052 45	14,493 37	74,756 90			592,093 35	9,648 32	201,965 89	54,744 89	145,070 08
1889	61,762 44	275,769 59	22,120 78	15,531 12	77,875 80			600,240 91	3,165 26	216,458 86	54,039 71	181,142 65
1889	62,724 71	278,591 82	22,282 67	15,802 87	79,699			614,131 13	4,886 42	226,779 25	53,834 32	183,618 64
966,747 47		4,165,595 91		410,518 80	346,843 88	697,906 70	6,417,612 76	102,186 30	3,441,227 32	4,412,761 19		

extraordinaires.

1889.

SERVICE DES MARCHANDISES.										ENSEMBLE des PRODUITS extra- ordinaires.
LOYER de locomotives, ten- dors et matériel, eau d'alimentation	LOYER de tappareières	DECHARGEMENT d'office	ENTRETIEN et traction sur les rai- cordements	REDEVANCES pour usage de quais, voies	LOCATION de terrains et de vi- danges	REDEVANCES pour utilisation de matériel de travail sur les lignes rai- cordées, usage exclusif de ma- tériel de traction, des voies, ponts et pontons, ponts et ré- parations	SURTAXES non réclamées	RECETTES diverses	TOTAL.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	9,472 35	9,472 35	9,472 35
"	"	"	"	"	"	"	"	412 85	412 85	412 85
"	"	"	"	"	"	"	"	51,166 85	51,166 85	51,166 85
"	"	"	"	"	"	"	"	40,928 12	40,928 12	40,928 12
"	"	"	"	"	"	"	"	107,539 02	107,539 02	107,539 02
"	"	"	"	"	"	"	"	113,542 51	113,542 51	113,542 51
"	"	"	"	"	"	"	"	200,682 74	200,682 74	200,682 74
"	"	"	"	"	"	"	"	178,902 60	178,902 60	178,902 60
"	"	"	"	"	"	"	"	46,821 60	46,821 60	46,821 60
"	"	"	"	"	"	"	"	67,494 77	67,494 77	67,494 77
"	"	"	"	"	"	"	"	92,628 "	92,628 "	92,628 "
"	"	"	"	"	"	"	"	164,927 63	164,927 63	164,927 63
"	"	"	"	"	"	"	"	146,111 86	146,111 86	146,111 86
"	"	"	"	"	"	"	"	186,230 "	186,230 "	186,230 "
"	"	"	"	"	"	"	"	202,732 "	202,732 "	202,732 "
"	"	"	"	"	"	"	"	288,582 50	288,582 50	288,582 50
"	"	"	"	"	"	"	"	311,413 84	311,413 84	311,413 84
"	"	"	"	"	"	"	"	400,927 28	400,927 28	400,927 28
"	"	"	"	"	"	"	"	519,588 91	519,588 91	519,588 91
3,398 51	1,134 51	2,757 60	61,042 17	"	"	326,728 40	933 71	69,209 49	501,971 52	520,571 42
9,403 64	2,379 50	2,529 69	63,697 90	"	"	317,370 45	894 78	17,097 74	474,120 90	497,121 45
25,011 61	3,641 "	3,565 31	61,524 48	"	"	394,549 70	575 64	8,355 16	549,612 21	582,907 21
26,684 55	2,147 43	3,323 69	72,001 64	"	"	417,468 75	1,984 27	16,427 17	642,501 03	613,437 16
15,361 "	2,726 00	2,449 71	44,698 83	"	"	420,916 32	1,118 36	9,382 02	697,672 72	611,811 62
18,425 92	2,922 "	2,418 91	130,296 53	"	"	534,577 15	1,249 22	9,173 56	895,117 25	819,259 25
14,898 29	1,658 50	3,500 25	169,134 42	"	"	686,966 01	1,681 75	70,314 64	1,767,792 13	1,287,737 14
10,070 16	21 25	3,973 75	161,351 07	"	"	974,286 86	3,011 17	31,151 81	1,265,261 94	1,276,700 90
506	708 51	4,533 43	91,255 31	9,824 87	"	922,229 49	3,379 05	21,635 54	1,153,771 09	1,169,178 10
817 5	1,021 01	5,374 91	74,614 18	11,962 97	"	1,052,589 13	3,888 61	16,848 61	1,267,911 12	1,275,432 58
1,696 74	1,371 "	6,700 11	116,877 67	11,132 01	"	1,536,177 70	2,351 47	18,524 36	1,805,423 56	1,822,565 51
2,186 61	2,168 "	11,827 93	133,041 69	9,768 30	"	1,534,543 83	4,110 51	86,707 25	1,949,627 56	1,975,092 16
13,775 19	2,179 75	17,605 12	174,002 33	8,912 2	"	4,292,598 14	6,355 55	113,427 10	4,929,440 0	4,951,631 67
43,726 57	3,789 25	10,526 01	166,032 11	4,728 38	"	2,289,959 25	9,346 89	421,942 31	3,216,166 03	3,237,390 77
48,474 60	4,188 53	8,910 34	224,262 91	14,550 31	"	1,198,624 98	6,755 15	1,342 77	1,943,172 7	2,011,784 49
55,262 67	800 20	19,317 41	220,773 34	19,294 80	"	1,347,018 43	8,107 27	677,065 31	2,635,041 73	2,814,999 30
54,367 35	806 01	25,392 91	233,805 68	11,114 67	"	900,243 71	10,085 37	115,470 43	1,731,017 95	1,918,422 30
47,478 35	1,315 75	40,850 40	309,060 54	16,020 03	"	897,589 06	9,108 91	158,789 40	1,853,972 71	2,079,377 73
271,215 44	1,918 75	39,830 81	310,709 91	12,713 41	"	1,165,770 32	9,219 97	78,593 05	2,221,240 12	2,454,051 21
326,618 11	2,032 10	31,050 27	366,786 97	11,257 32	"	1,248,545 19	5,457 71	49,593 41	2,315,767 64	2,612,648 39
269,822 11	1,782 "	27,460 31	417,376 77	9,364 49	"	787,040 56	9,002 56	23,664 45	1,901,531 37	2,147,295 81
342,072 40	4,445 72	9,807 "	398,710 28	9,364 41	"	825,174 79	9,443 72	50,215 75	2,120,916 49	2,400,698 78
305,732 34	9,564 70	22,012 51	269,106 76	6,792 31	"	613,414 66	2,733 80	30,761 11	1,673,681 17	2,033,866 53
370,748 84	8,659 33	24,322 31	190,281 36	6,328 29	"	692,116 85	2,133 42	34,704 58	1,711,912 26	2,033,743 22
395,395 14	1,757 40	29,188 29	200,828 85	7,815 37	"	658,648 76	4,147 87	98,256 69	1,558,548 86	2,231,159 65
320,436 01	1,718 91	34,942 71	205,582 11	5,503 17	15,449 46	871,535 11	3,003 75	99,863 17	1,946,999 56	2,386,350 95
242,957 45	1,619 10	35,371 33	174,251 32	5,154 02	14,542 75	990,610 41	2,485 30	61,675 08	1,913,472 "	2,382,406 22
243,142 35	1,445 40	31,063 55	166,043 32	4,574 70	17,420 09	1,117,714 23	2,327 24	39,930 15	2,098,646 30	2,581,392 16
22,012 85	866 50	33,717 17	192,977 91	12,012 65	18,045 57	1,511,711 97	2,543 75	121,371 11	2,326,546 64	2,915,651 69
35,030 50	685 20	32,360 5	191,304 81	13,176 11	19,805 6	1,630,631 64	2,500 25	58,034 31	2,418,782 02	3,038,638 91
27,387 58	1,248 "	32,519 25	211,197 26	8,703 80	21,833 19	1,877,762 31	2,927 27	107,263 47	2,749,930 96	3,474,112 49
1,569,271 43	73,691 "	576,225 85	6,037,717 10	"	107,160 22	34,405,064 38	135,483 15	6,025,904 99	79,925,693 46	65,413,406 25

## XII. — Produits divers encaissés par le Département

Années

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital.		LOCATIONS					PRIX DE VENTE		
	Subsidés des villes, etc 1	Aliénations et ventes d'immeubles. 2	de terrains. 3	de bâtimens. 4	de cafés- restaurants 5	d'herbages d'oseraies, etc. 6	de vidanges. 7	du mobilier et du matériel hors d'usage. 8	d'objets non réclamés. 9	d'arbres, de plantations d'her- bages 10
1835	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	"
1836	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	892 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	25 "	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	893 23	"
1840	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	19,894 17	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 77	23,571 91	"	"	"	166 "	17,169 81	2,220 48	"
1843	"	310,862 07	24,534 91	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 14	"
1844	"	63,338 53	16,052 59	"	15 "	"	56 34	2,256 65	2,769 30	"
1845	"	157,624 05	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1846	"	303,630 90	13,512 40	"	26 "	"	306 50	208 "	2,460 18	"
1847	"	70,619 61	18,988 44	"	22,833 46	"	782 24	2,272 81	3,583 90	"
1848	"	59,933 38	17,025 86	"	22,158 47	"	712 18	12,439 70	3,479 20	"
1849	"	86,651 54	9,901 64	"	13,041 93	9,818 94	509 84	3,077 53	94 "	2,830 05
1850	"	34,985 91	9,050 78	"	12,599 "	6,117 60	592 50	1,425 50	1,137 10	661 10
1851	"	25,591 17	8,787 65	"	12,226 37	8,918 15	583 "	3,958 25	2,660 32	3,450 25
1852	"	2,745 50	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	612 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83
1853	"	775 "	8,817 69	"	25,815 60	7,733 35	562 51	2,997 20	2,000 05	5,090 "
1854	"	4,533 22	8,879 49	"	20,738 65	10,331 10	577 "	5,371 81	3,346 70	4,947 60
1855	"	9,130 30	8,770 79	"	28,236 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	47,537 25
1856	1,361,892 99	6,385 50	10,313 62	86 50	24,236 65	12,508 15	831 "	14,526 40	1,156 20	51,169 50
1857	"	18,709 74	10,463 68	355 "	26,870 90	12,058 32	813 "	13,203 70	5,117 70	12,884 50
1858	"	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,391 05	919 "	2,154 50	4,171 59	7,130 55
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	241 07	29,435 54	9,328 30	1,961 "	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	"	34,131 77	9,654 12	3,759 "	30,323 75	11,688 02	1,984 "	199 "	3,429 80	3,975 50
1861	"	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154 "	2,461 70	3,244 91	3,894 50
1862	"	1,367 11	5,668 14	2,114 34	39,912 98	12,256 61	1,108 63	17,910 99	1,590 "	5,973 50
1863	104,000 "	1,905 83	12,084 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000 "	53,113 23	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,266 50
1865	"	13,306 61	10,091 02	934 31	30,211 32	12,553 38	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 14	5,284 39	11,417 70	6,927 03	50,227 59	7,730 "	1,261 "	8,068 60	6,127 95	3,379 50
1867	5,138 50	19,063 12	10,338 98	960 "	54,814 56	10,634 06	1,241 50	37,591 "	9,777 "	4,755 54
1868	"	2,805 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,089 25	2,927 50
1869	"	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761 "
1870	"	18,250 69	10,970 24	1,852 88	(1)	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,163 60	14,369 "
1871	"	15,308 49	11,235 57	1,354 18	"	13,564 53	3,879 30	9,406 "	13,457 76	11,089 70
1872	"	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	15,521 41	2,699 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1873	"	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	"	11,229 65	12,746 70	9,611 29	"	12,394 21	3,086 65	14,057 71	40,532 63	8,926 "
1875	"	7,573 50	76,259 25	16,815 04	"	12,156 74	2,094 65	6,882 40	21,150 50	10,011 80
1876	"	105,708 65	13,867 69	19,453 69	"	13,469 61	2,628 15	4,127 "	26,898 15	5,484 72
1877	"	49,233 89	20,198 77	20,115 79	"	13,294 95	1,723 83	16,244 "	22,347 10	7,104 40
1878	"	227,271 63	32,057 75	18,296 43	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,495 85
1879	"	100,057 16	28,230 64	16,381 94	"	21,418 50	2,155 20	16,386 "	12,314 39	7,248 51
1880	"	123,263 86	29,262 65	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8 880 25	5,174 66
1881	"	235,102 05	29,062 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,590 16
1882	"	104,268 53	27,595 89	14,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623 86
1883	"	121,460 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1884	"	77,598 36	21,598 10	16,525 35	"	13,228 95	344 34	6,949 "	18,139 10	10,721 50
1885	"	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1886	"	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,685 70
1887	"	161,568 43	22,984 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,094 70
1888	"	111,474 39	22,326 38	11,089 19	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,982 01
1889	"	159,874 82	21,713 06	4,744 07	"	9,813 30	"	10,559 50	12,215 73	2,950 50
Totaux.	1,753,074 87	3,581,006 96	850,312 30	296,820 46	700,805 42	499,230 79	56,940 83	686,674 94	489,455 12	342,877 76

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

*des Finances pour compte du chemin de fer.*

1855 à 1889.

Argent non réclamé	Droits d'affichage	Excédants de droits d'encan sur fonds d'adjudication	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art 6 et 42 de la loi sur les mines	Ensemble (col 3, 4, 5)	Droits de magasinage	A comptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances	Ensemble des produits indirects portés au CR (col 16, 17 et 18)	TOTALS. (col 1, 2 et 19)
11	12	12	14	15	16	17	18	19	20
"	"	"	"	"	365 "	"	"	365 "	365 "
"	"	"	"	"	461 16	"	"	461 16	461 16
"	"	"	"	"	892 24	"	"	892 24	892 24
"	"	"	"	"	434 26	"	"	434 26	434 26
"	"	"	"	"	33,061 82	"	"	33,061 82	33,061 82
"	"	"	"	"	20,779 33	"	"	20,779 33	20,779 33
"	"	"	"	"	55,475 43	"	"	55,475 43	70,518 74
"	"	"	"	"	43,088 20	"	"	43,088 20	291,603 97
"	"	"	"	"	34,382 54	"	"	34,382 54	345,244 81
"	"	"	"	"	21,149 88	"	"	21,149 88	84,488 41
"	"	"	"	"	19,099 99	"	"	19,099 99	176,724 04
"	"	"	"	"	16,533 08	10,465 11	"	26,998 19	332,620 09
"	"	"	"	"	48,490 84	31,171 64	"	79,662 48	150,272 09
"	"	2,215 41	"	"	58,460 85	16,589 83	"	75,050 68	134,084 06
"	"	48 42	"	"	39,325 79	10,771 36	"	50,097 15	130,748 29
178 59	"	124 81	"	"	32,176 98	15,073 08	"	47,250 06	80,235 06
87 70	"	101 84	"	"	40,803 62	9,923 "	"	49,826 62	73,417 79
"	"	"	"	"	61,453 41	5,376 05	"	70,829 46	73,574 96
285 77	"	"	"	"	83 30 16	14,381 "	"	67,833 16	68,458 16
146 87	"	"	"	"	09,342 21	20,493 08	"	80,835 29	83,368 51
"	"	"	"	"	104,251 24	9,575 13	"	113,826 37	122,956 67
615 73	"	"	"	"	119 46 77	7,082 67	"	126,548 44	1,494,826 93
218 60	"	"	"	"	82,07 40	0 300 02	"	91,327 42	110,037 16
2,069 81	"	"	"	"	72,553 20	30,327 10	"	102,880 30	146,068 22
673 46	"	"	"	"	67,317 29	29,222 11	"	96,569 40	413,871 77
992 96	"	"	"	"	66,015 15	17,910 02	"	83,925 17	118,061 04
1.032 "	"	"	"	"	66,515 22	15,411 81	"	81,927 03	108 520 06
710 57	"	"	"	"	81,005 67	32,169 94	"	113,155 61	114,781 72
330 84	"	"	"	"	80,918 05	27,059 77	"	107,978 72	213,884 55
1,067 56	"	"	"	"	70,925 04	19,583 24	140,000 "	230,914 32	287,027 60
279 95	"	"	"	"	71,590 67	9,276 13	20,000 "	104,563 80	118,173 40
666 59	1,425 60	"	"	"	97,231 58	730 05	20,000 "	117,961 64	123,990 17
1,160 50	13,168 85	"	"	"	144,976 69	189 63	20,000 "	155,165 72	189,367 34
1,509 70	16,296 55	"	"	"	135,379 91	122 64	"	135,492 59	138,297 91
1,976 24	19,398 85	"	"	"	121,226 75	48 "	"	122,274 75	251,423 48
712 73	(1)	"	"	"	68,195 35	(1)	"	68,195 36	86,446 05
511 43	"	"	"	"	64,498 47	"	"	64,498 47	79,806 96
2,920 74	"	"	"	"	172,948 04	"	"	172,988 04	178,332 13
2,601 60	"	"	7,483 80	"	153,768 14	"	"	153,768 14	156,191 62
1,325 27	"	"	22,223 97	"	125,834 43	"	"	125,834 43	137,064 08
2,010 99	"	"	22,508 42	"	171,849 78	"	"	171,889 78	179 463 28
1,699 91	"	"	21,915 47	"	109,735 12	"	"	109,735 12	215,444 07
2,628 51	"	"	"	"	103,656 99	"	"	103,656 99	152 890 88
1,547 47	"	"	"	"	98,794 66	"	"	93,794 68	326,063 31
1,556 91	"	"	"	"	105,708 99	"	"	105,708 99	205,766 15
3,265 87	"	"	"	"	84,786 01	"	"	88,786 01	212,019 87
1,271 46	"	"	"	"	102,343 69	"	"	102,343 69	337,445 74
1,763 67	"	"	"	"	90,131 37	"	"	90,131 37	194,399 90
2,177 41	"	"	"	"	101,086 62	"	"	101,086 62	222,547 19
2,779 05	"	"	"	"	90,285 39	"	"	90,285 39	167,883 75
2,738 65	"	"	"	"	104,474 21	"	"	104,474 24	184,687 02
1,919 23	"	"	"	323 61	89,887 36	"	"	89,887 36	159,740 57
1,947 66	"	"	"	371 60	79,981 89	"	"	79,981 89	241,550 32
1,802 40	"	"	"	487 27	87,506 41	"	"	87,506 41	198,980 80
1,482 95	"	"	"	338 95	63 828 06	"	"	63,868 06	223,742 68
52,979 44	50,589 85	2,520 51	71,131 68	1,571 63	1,103,910 73	312,037 42	200,000 "	4,645,918 15	9,980,029 98

## N.º XIII. — DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EXPLOITÉES A DOUBLE ET A SIMPLE VOIE.

	1888.	1889.			
		DOUBLE VOIE	SIMPLE VOIE	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites	directement par l'État . . . . .	745,062	( <sup>1</sup> ) 658,553	( <sup>1</sup> ) 84,210	742,763
	à forfait pour son compte . . . . .	677,289	16,789	669,242	686,031
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions	Tournai à Jurbise . . . . .	42,143	42,143	»	42,143
	Hai à Ath et Tournai à la frontière . . . . .	43,696	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand . . . . .	55,798	55,798	»	55,798
	Jonction belge-prussienne . . . . .	18,581	16,161	2,420	18,581
	Plateaux de Herve . . . . .	34,105	»	34,105	34,105
	Spa à la frontière grand-ducale . . . . .	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz . . . . .	74,351	»	74,351	74,351
		323,423	157,803	165,625	323,428
C. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage . . . . .	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg ( <sup>2</sup> ) . . . . .	307,944	226,341	81,777	308,118
	Bassins-Houillers . . . . .	655,907	112,269	543,544	655,813
		993,993	363,611	630,462	994,073
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa . . . . .	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes . . . . .	101,965	101,291	1,613	102,904
	Lignes des Flandres . . . . .	242,366	»	242,341	242,341
	Saint-Ghislain à Erbisœul . . . . .	9,242	9,242	»	9,242
	Anvers à la frontière néerlandaise . . . . .	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton . . . . .	31,673	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout . . . . .	36,989	»	36,989	36,989
		461,677	137,522	325,177	462,699
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A. + C. + D) . . . . .	2 878 021	1,176,475	1,709,091	2,885,566	
Longueur totale exploitée ( <sup>3</sup> ) . . . . .	3,201,444	1,334,278	1,874,716	3,208,994	

(<sup>1</sup>) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1856 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(<sup>2</sup>) Y compris 2k,582 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(<sup>3</sup>) Cette ligne peut-être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement et de la conversion en titres 3/4, des obligations et des actions privilégiées de la compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1875.

(<sup>4</sup>) Pour les années antérieures de 1835 à 1838, voir p. A-36 du compte rendu de 1894 et p. A-94 du compte rendu de 1888.

**N° XIV. — Importance du matériel de traction en 1889.**

**A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives, des tenders et des locomotives-tenders.**

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL					ENSEMBLE			
	avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives indépendantes.	Locomotives tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1) . . . . .	17	334	1372	88	1238	573	1811	
Nombre d'essieux moteurs . . . . .	17	668	4116	352	2924	2229	5153	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout . . . . .	37,434	941,982	6,776,912	606,758	6,338,818	2,024,268	8,363,086
	Par locomotive (2) . . . . .	2,202	2,820	4,939	6,895	5,120	3,533	4,618
	Par essieu moteur . . . . .	2,202	1,410	1,646	1,724	2,168	908	1,623
Poids moyen en kilog. portant sur les locomotives étant en ordre de marche.	En tout . . . . .	233,920	8,198,500	48,400,330	4,404,900	42,456,660	18,780,990	61,237,650
	Par locomotive . . . . .	13,760	24,546	35,280	50,056	34,294	32,776	33,814
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout . . . . .	450,500	10,003,100	44,228,000	3,444,800	41,136,700	16,989,700	58,126,400
	Par locomotive . . . . .	26,500	29,950	32,236	39,145	33,228	29,650	32,096
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout . . . . .	590,750	11,486,000	50,952,280	4,404,900	45,384,180	22,049,750	67,433,930
	Par locomotive . . . . .	34,750	34,390	37,137	50,056	36,659	38,481	37,236

**B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants**

Nombre d'unités . . . . .	1126
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout . . . . . 11,862,600
	Par tender . . . . . 10,535
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout . . . . . 24,546,200
	Par tender . . . . . 21,800

(1) Non compris les voitures à vapeur.

(2) Puissance moyenne de traction : 4,618 kilog.

N° XV — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES	ENTRÉES				SORTIES.			ACCRÉTISSONS ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DECEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement — Extensions	RENOUVELLEMENT MATÉRIEL		TOTAL.	A RENOUVELER MATÉRIEL		TOTAL		Existant	Devant EXISTER d'après colonne 2	Avance.	Arrère
		neuf	transformé		démoli	transformé						
<b>Locomotives.</b>												
1835												
a	358	(1) 189	51	598	174	81	225	+ 373	373	358	15	.
1869												
1870	"	(1) 1	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13	.
1871	(2) 167	18	16	244	4	16	20	+ 191	562	525	37	.
1872	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	.
1873	75	(3) 1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	.
1874	56	"	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	.
1875	(4) 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	(5) 32	"	25	57	13	25	38	+ 19	1,085	1,079	6	.
1879	(6) 53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	.
1880	(7) 131	1	8	143	17	8	25	+ 148	1,297	1,263	34	.
1881	(8) 184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,486	1,447	39	.
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	.
1883	(9) 118	14	"	132	15	"	15	+ 117	1,687	1,663	24	.
1884	66	3	"	69	16	"	16	+ 53	1,740	1,720	11	.
1885	35	16	"	81	(10) 33	"	33	+ 48	1,788	1,761	24	.
1886	29	7	"	36	32	"	32	+ 4	1,792	1,793	"	1
1887	20	1	"	21	31	"	34	+ 13	1,779	1,813	"	34
1888	14	"	"	14	(11) 23	"	23	— 9	1,770	1,827	"	(12) 57
1889	35	29	"	64	23	"	23	+ 11	1,814	1,862	"	(13) 51
	4,862	431	167	2,460	482	167	649					

(1) Dans ce chiffre sont comprises les locomotives construites à l'arsenal de Malines, avec pièces principales fournies par l'industrie, savoir 41 en 1839, 14 en 1860, 6 en 1861, 3 en 1862, 4 en 1863, 3 en 1864, et 1 en 1870.  
 (2) Dont 156 reprises à la Société générale d'exploitation.  
 (3) Provenant de la transformation d'un tender (Sturoek).  
 (4) Dont 106 venant des lignes du Luxembourg, 50 acquises par l'Etat en 1874, pour assurer le service sur ce nouveau réseau, et 26 de la Compagnie du Heshay (Androz).  
 (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-Ghisla'n à Tervuren.

(7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres.  
 (8) — 4 — à la ligne de Marbehan à Virton.  
 (9) — 6 — de Liège à Biercée-Turnhout.  
 (10) — 9 cédées à la Société anonyme « La Métallurgique ».  
 (11) — 4 vendues.  
 (12) Sans tenir compte de 72 locomotives adjudgées sur fonds de renouvellement, savoir 25 en 1884, 7 en 1885.  
 (13) Sans tenir compte de 40 locomotives adjudgées en 1889 sur fonds de renouvellement et restant à fournir au 31 décembre 1889, et de 39 locomotives adjudgées en 1890 sur fonds de renouvellement.

<b>Tenders.</b>												
1835	316	461	"	477	190	"	190	+ 287	287	316	"	29
1869												
1870	"	15	"	15	20	"	20	— 5	282	316	"	34
1871	(1) 412	40	"	422	45	"	45	+ 107	389	428	"	39
1872	59	15	"	74	22	"	22	+ 52	441	387	"	46
1873	79	"	"	79	20	(2) 1	21	+ 58	499	566	"	67
1874	40	(3) 1	"	41	21	"	21	+ 20	(4) 519	606	"	87
1875	(5) 121	50	"	171	21	"	21	+ 150	669	727	"	58
1876	72	(6) 41	"	113	13	"	13	+ 100	769	799	"	30
1877	28	"	"	28	16	"	16	+ 12	781	827	"	46
1878	(7) 12	"	"	12	11	"	11	+ 4	782	839	"	57
1879	(8) 32	"	"	32	24	"	24	+ 8	790	871	"	81
1880	(9) 49	"	"	49	7	"	7	+ 42	822	920	"	88
1881	105	20	"	125	7	"	7	+ 127	(10) 959	953	(11) 6	"
1882	109	14	"	123	17	"	17	+ 106	(12) 1,065	1,062	(12) 3	"
1883	(11) 147	16	"	163	16	"	16	+ 147	(13) 1,212	1,209	(13) 3	"
1884	28	"	"	28	20	"	20	+ 8	(15) 1,220	1,237	"	(14) 47
1885	32	8	"	40	(17) 59	"	59	+ 19	(16) 1,201	1,269	"	(16) 68
1886	49	1	"	20	39	"	39	— 19	(8) 1,482	1,288	"	(18) 106
1887	18	"	"	18	39	"	39	— 21	(9) 1,164	1,306	"	(19) 145
1888	12	28	"	40	24	"	24	+ 16	(20) 1,477	1,318	"	(20) 141
1889	36	14	"	50	28	"	28	+ 22	(21) 1,499	1,351	"	(21) 155
	1,426	403	"	1,829	629	1	630					

(1) Provenant de la Société générale d'exploitation.  
 (2) Tender Sturoek transformé en locomotive de genre.  
 (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 Sturoek [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 de renouvellement des tenders, il a été tenu compte de 5 locomotives tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds de l'Etat et remplacées par des locomotives à tenders indépendants, la dernière étant la fourniture d'une machine-tender correspondant à un tender affecté à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.  
 (12) Fides locomotives à tenders ad par fonds.  
 (13) — 3 tenders affectés à un service spécial, aux ateliers de Malines et de Luttre.

Sont une différence de 3 tenders en moins sur l'effectif et par conséquent de 5 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.  
 (14) Même observation qu'en note (11), y compris 36 machines tenders.  
 (15) — — — — — (11), — 40 —  
 (16) Y compris 6 tenders repris à la Compagnie de Liège-Turnhout.  
 (17) Même observation qu'en note (11), y compris 15 machines tenders.  
 (18) — — — — — (11), — 57 —  
 (19) Y compris 9 tenders cédés à la Société « La Métallurgique ».  
 (20) Même observation qu'en note (11), y compris 15 machines tenders.  
 (21) — — — — — (11), — 52 —  
 (22) — — — — — (11), — 46 —  
 L'arrêté du 31 décembre 1885 a été établi sans tenir compte de 66 tenders et de 13 locomotives tenders en construction, sur fonds de renouvellement, adjudgés 10 tenders en 1888 et le restant en 1889.  
 (22) Même observation qu'en note (11), y compris 73 machines tenders.  
 L'arrêté du 31 décembre 1889 a été établi sans tenir compte de 26 tenders et de 39 locomotives tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement. Tout ce matériel a été adjugé en 1889.

roulant. — Renouvellements et extensions.

ANNÉES	ENTRÉES.				SORTIES				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.		A RENOUVELER.		TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arrière.	
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL			Changement de classification.	MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.							
1876	2	"	"	"	(1)2	"	"	"	"	+	2	2	"	"	
1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"	
1878	41	"	"	"	41	"	"	"	"	+	41	43	"	"	
1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	43	"	"	
1880	4	"	"	"	2	"	4	"	4	+	4	44	"	"	
1881	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44	44	"	"	
1882	"	"	"	"	"	"	4	"	4	-	4	43	"	4	
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	4	
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	4	
1885	"	"	"	"	4	"	"	"	"	+	4	44	"	"	
1886	9	"	"	"	40	"	"	"	"	+	40	24	23	4	
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	"	+	23	47	46	4	
1888	3	"	"	"	3	"	"	"	"	+	3	50	49	4 (2)	
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+	"	50	49	4 (3)	
	49	"	3	"	52	"	2	"	2						

Voitures à vapeur.

(1) Construites à l'arsenal de Malines.

(2) Sans tenir compte de 4 voitures à vapeur en construction sur fonds de renouvellement et adjudgées en 1889.

(3) restant à fournir — au 31 décembre 1889

Véhicules pour trains de voyageurs.

1835 à 1858	940	"	"	"	"	"	"	"	"	"	(1)1,443	940	203	"
1859 à 1869	953	"	221	"	4,180	"	403	90	493	+	687	4,830	4,893	63
1870	"	"	71	45	86	"	24	42	36	+	50	4,880	4,893	43
1871	(2)334	"	74	5	443	"	53	"	53	+	360	2,240	2,227	43
1872	439	286	49	"	444	301	45	"	346	+	98	2,338	2,354	43
1873	485	3	3	"	491	229	76	"	305	-	114	2,224	2,310	86
1874	"	32	481	"	243	(3) 4	79	(4) 2	82	+	431	2,355	2,341	14
1875	(5)291	429	(6) 400	"	(6) 520	"	72	(7) 5	77	+	443	(6)2,798	2,761	(8)37
1876	63	"	423	"	186	"	84	"	84	+	402	2,900	2,824	76
1877	57	4	428	"	406	"	65	"	65	+	41	2,911	2,884	60
1878	(9)187	"	457	20	364	"	47	20	67	+	297	3,238	3,069	169
1879	(2)237	"	31	64	332	(10) 4	62	64	427	+	205	3,443	3,305	438
1880	(11)266	"	284	452	702	(10) 1	56	432	209	+	493	3,936	3,570	366
1881	(12) 10	"	22	4	33	"	75	4	76	+	43	3,893	3,580	313
1882	(13)157	4	4	41	473	"	54	40	64	+	409	4,002	3,738	264
1883	422	"	51	3	476	"	41	3	44	+	432	4,434	3,860	274
1884	80	(14) 31	8	"	439	"	80	"	80	+	59	4,493	3,991	202
1885	77	"	5	"	82	"	78	5	83	-	4	4,492	4,068	424
1886	44	"	403	"	444	"	68	44	82	+	32	4,224	4,079	443
1887	26	"	105	"	431	"	62	40	102	+	29	4,253	4,405	458
1888	306	"	7	"	313	"	43	9	52	+	261	4,514	4,414	(15)103
1889	210	"	24	2	236	"	62	13	75	+	161	4,675	4,621	(16) 54
	4,651	503	4,641	279	6,434	533	1,629	440	2,602					

4<sup>e</sup> établisst. 5,154  
Montant des sorties . . . . . 533  
Reste . . . . . 4,621

4,920  
203 | Excédent des entrées sur les sorties au 31 décemb. 1858.  
Total. 2,123

2,069

(1) Dont 6 provenant de la ligne de Mons à Manège, renseignés au compte rendu de 1859, bien qu'utilisés en 1857.  
(2) Dont 319 repris à la Société générale d'exploitation.  
(3) Une voiture déduite pour rectification.  
(4) Transformés en bureaux.  
(5) Dont 7 repris à la Compagnie de Hesbaye-Condroz, + 245 restant des 259 repris, fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 39 autres acquis par l'Etat pour assurer le service des lignes du Luxembourg.  
(6) Non compris 3 voitures construites et livrées en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876.  
(7) Dont 3 transformés en bureaux.  
(8) Dont 44 repris aux lignes des Flandres.

(9) Dont 33 repris aux lignes des Flandres et 9 repris au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisouit.  
(10) Affecté au service du train royal.  
(11) Dont 38 repris aux lignes des Flandres.  
(12) 10 véhicules repris à la ligne de Marbehan à Virton.  
(13) Dont 28 repris à la ligne de Liège à Turnhout.  
(14) — 51 wagons à marchandises passés dans la catégorie du matériel à voyageurs, dont 16 adjudgés en 1888 et 81 en 1889.  
(15) Sans tenir compte de 100 voitures qui seront fournies sur fonds de renouvellement, dont 16 adjudgés en 1888 et 81 en 1889.  
(16) Sans tenir compte de 36 voitures qui seront fournies sur fonds de renouvellement et commandées en 1890 et de 40 voitures fourgons fournies sur fonds de renouvellement et commandées en 1890.

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

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.					ACQUISITION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.	EXISTANT.		Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	AVANCE.	ARRIÉRÉ.			
	Extensions. Matériel n. uf.	Changement de classification.	MATÉRIEL		TOTAL.		MATÉRIEL										
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.									
1835 à 1838	7,336	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,963	7,336	"	373			
1859 à 1869	3,972	"	3,490	73	7,235	"	4,036	40	4,046	+ 3,189	40,132	41,308	"	1,156			
1870	476	"	1,210	12	4,698	"	338	45	353	+ 1,315	41,497	41,784	"	287			
1871	3,926	"	396	"	9,657	"	237	5	242	+ 9,445	20,912	21,045	"	433			
1872	4,623	301	639	"	2,563	286	254	"	540	+ 2,033	22,935	22,683	252	"			
1873	451	229	4	"	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	"	86			
1874	23	"	6	"	29	32	210	"	214	— 215	23,059	23,351	"	292			
1875	5,463	"	(6) 789	2	3,954	429	296	(4) 4	429	+ 5,525	28,584	28,385	(5) 199	"			
1876	4,139	"	(7) 613	4	4,753	"	601	"	601	+ 4,152	29,736	29,524	212	"			
1877	523	"	757	4	4,281	(8) 6	556	1	563	+ 718	30,454	30,041	413	"			
1878	4,034	"	210	91	4,335	"	661	91	752	+ 883	31,037	31,075	"	38			
1879	(9) 986	"	529	136	4,542	(10) 516	447	436	4,090	+ 543	31,580	31,543	35	"			
1880	(11) 3,448	"	8	331	3,757	(12) 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) 3,024	"	"	40	3,964	"	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	"	814			
1883	466	"	424	27	917	"	505	27	332	+ 335	41,769	42,664	"	893			
1884	200	"	586	(15) 4	737	(16) 51	609	"	660	+ 127	41,896	42,813	"	917			
1885	4	"	404	(17) 6	111	"	593	"	593	— 482	41,414	42,814	"	4,400			
1886	"	"	210	44	224	"	682	"	682	— 458	40,956	42,814	"	4,858			
1887	"	"	"	40	40	"	405	"	405	— 365	40,591	42,814	"	2,223			
1888	270	"	1,736	10	2,010	"	280	"	280	+ 4,730	42,321	43,084	"	(18) 763			
1889	738	"	263	13	4,016	"	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	"	(19) 767			
par établisst. 44,897		530		41,761		4,357		50,479		1,073		42,288		1,224		14,387	
Montant des sor- ties. . . . .		1,975		Excédent des sorties sur les en- trées au 31 décembre 1889 . . . . .		373		Total. . . . .		13,835							

## Véhicules pour trains de marchandises.

(1) Dont 697, provenant de la ligne de Mons à Manage, renseignés aux comptes rendus de 1859 et de 1869, bien qu'utilisés en 1857.  
(2) Dont 8,160 repris à la Société générale d'exploitation.  
(3) — 45 —  
(4) Transformés en wagons.  
(5) Dont 41 repris à la Compagnie de H.-sh.-ye-Condrex, + 3,091 restant des 3,184 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 10 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 Erbiton.  
(11) Comportent 513 wagonnets pour l'entretien de la route supprimés des états de

situation du matériel et 3 vieilles caisses portées par errien comme wagons de secours fermés

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

(13) Dont 166 repris aux lignes des Flandres.

(14) — 52 — à la ligne de Marbehan à Virton.

(15) — 51 — — Lièrre à Turnhout.

(16) 51 véhicules passés dans l'effectif du matériel à voyageurs.

(17) Wagons bâche à eau provenant d'un tender transformé.

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

(19) Déduction faite des 1,000 véhicules à marchandises, commandés pour renouvellement, l'arriéré est réduit à 1,223 véhicules

(20) Sans tenir compte de 365 wagons qui seront fournis sur fonds de renouvellement dont 105 adjudés en 1888 et 200 en 1889.

(21) Sans tenir compte de 109 wagons commandés en 1889 et qui seront fournis sur fonds de renouvellement

N° XVI. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE TOTALE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÈRE TOTAL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE. 3	ARRIÈRE. 4	
31 décembre 1873.	811,024	516,141	264,883	.	
— 1874.	778,800	516,141	232,659	.	
— 1875.	758,172	516,141	212,331	.	
— 1876.	723,764	516,141	177,623	.	
— 1877.	706,304	518,313	157,961	..	
— 1878.	665,156	550,515	111,641	..	
— 1879.	741,700	552,747	183,952	..	
— 1880.	700,432	552,747	147,735	.	
— 1881.	835,638	552,747	285,891	.	
— 1882.	910,428	555,603	354,825	..	
— 1883.	892,553	560,007	332,551	..	
— 1884.	869,428	577,783	291,643	.	
— 1885.	970,279	575,581	394,698	.	
— 1886.	891,798	577,783	314,013	.	
— 1887.	743,456	587,901	155,555	..	
— 1888.	608,376	592,305	16,071	.	
— 1889.	814,022	701,473	112,549	..	

La puissance de traction des moteurs tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule  $\frac{6744,3 P d^2 l}{D}$  dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères ;

- d — le diamètre des cylindres en mètres ;
- l — la course des pistons en mètres ;
- D — le diamètre des roues motrices en mètres.

N° XVII. — *Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel.*

ANNÉES.	DÉMOLITION			RENOUVELLEMENT			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de re- nouvellement antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée.	Ensemble.	— AVANCE. VALEUR en argent.
	1	2	3	4	5	6	7
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,241,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	•	14,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	•	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	4,489,000	16,011,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,011,073	483,800	16,494,873	3,594,495
1881	12,600,678	776,933	13,377,631	16,494,873	4,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,163	13,976,094	17,264,928	4,283,340	18,548,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	753,642	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	445,200	19,447,050	4,192,916
1885	15,254,104	4,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	4,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	4,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	4,471,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	437,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	1,185,954	23,195,326	22,440,562	4,582,390	24,022,952	827,626

Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

N° XVIII. — *Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes. — Renouvellement et extensions. — Voitures de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe; voitures mixtes.*

## N° XVIII. — Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes. —

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement. — CHANGEMENT de classification.	A RENOUVELLER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel				démoli.	transformé.	
			neuf.	transformé.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . . .	9,316	»	2,740	»	12,056	»	3,035	97	3,132
1876 . . .	2,594 94	»	4,173	»	6,767 94	»	3,065	»	3,065
1877 . . .	2,776	»	4,338	»	4,114	»	2,687	»	2,687
1878 . . .	7,434 517	»	4,783	»	12,217 517	»	4,589	»	4,589
1879 . . .	7,544	»	4,313	»	8,857	»	2,433	»	2,433
1880 . . .	9,045 47	»	11,960 47	»	21,005 94	»	2,255 47	24	2,289 47
1881 . . .	428	»	»	34	462	»	2,702	40	2,742
1882 . . .	3,255	34	»	310	3,629	»	1,803 47	396	2,199 47
1883 . . .	2,611	»	52	»	2,663	»	1,226	97	1,323
1884 . . .	»	»	34	»	34	»	2,916	»	2,916
1885 . . .	2,535	195	383 53	»	3,143 53	»	4,991	»	4,991
1886 . . .	397 325	»	486 15	»	583 340	»	2,132	1,634	3,766
1887 . . .	4,116 345	»	4,455	»	5,271 345	»	1,812	»	4,812
1888 . . .	14,880 45	102	460	»	15,142 45	»	700	»	700
1889 . . .	8,232	»	744	2,964	11,940	»	1,418	2,949	4,367

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col. 14).

(2) Les chiffres de la colonne 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5, et en en retranchant celles de la colonne 7.

(3) Non compris 76 véhicules comprenant ensemble 2,954 places et commandés 56 en 1889 et 40 en 1890.

*Renouvellement et extensions. — Voitures de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe; voitures mixtes.*

Augmentation ou diminution du PARC.  11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en places offertes		<i>Observations.</i>  16
	EXISTANT (1).	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2).	AVANCE.	ARRIÉRÉ.	
12	13	14	15		
•	71,310	69,475	4,865	•	Cette situation comprend les voitures à vapeur, qui sont représentées par les chiffres en italiques.
+ 8,924	80,264	78,791	4,473	•	
+ 3,702	83,966	81,385	2,581	•	
+ 94	94	94			
+ 4,427	85,393	84,161	4,232	•	
+ 10,628	96,021	91,595	4,426	•	
+ 517	611	611			
+ 6,424	102,445	99,139	3,306	•	
+ 18,716	121,161	108,134	42,977	•	
+ 47	658	658			
- 2,280	118,881	108,612	40,269	•	
+ 4,430	120,311	111,901	8,363	•	
- 47	611	658			
+ 4,340	121,651	114,512	7,092	•	
+ 611	611	658			
- 2,582	118,769	114,512	4,210	•	
+ 4,122	119,891	117,242	2,655	•	
+ 53	664	658			
- 3,483	116,708	117,639	•	910	
+ 340	1,004	983			
+ 3,459	120,467	118,755	4,433	•	
+ 345	1,349	1,328			
+ 14,442	134,609	133,737	893	•	
+ 45	1,394	1,373			
+ 7,543	142,452	141,969	206(3)	•	
+ 1,394	1,394	1,373			

## N° XIX. — Situation au point de vue du tonnage utilisable du matériel

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER ÉTABLISSEMENT. — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf	Changement de classification.	Matériel				Matériel		
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1875. . .	48,713 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	•	7,481 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	56,254 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	4,264 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2,096 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	20	3,381
1876. . . .	44,367 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	5,830	10	47,257 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	4,519 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	•	4,519 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1877. . . .	5,490	•	7,676 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	•	42,866 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	60	4,890 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	•	4,950 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
1878. . . .	40,940	•	2,460	•	43,400	•	5,786	30	5,816
1879. . . .	40,401 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	5,200	•	45,301 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	3,864 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	40	3,871 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>
1880. . . .	34,844	•	75	3	34,889	•	3,000 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	690	3,690 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>
1881. . . .	33,856	•	602 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	4,210	35,668 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	2,028 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	327 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	2,356
1882. . .	39,043	•	•	247 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	39,265 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	3,151 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	320	3,471 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>
1883. . . .	4,634 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	4,240	•	8,891 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	4,315	35	4,350
1884. . . .	2,000	•	5,860	785	8,645	•	5,312 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	5,312 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>
1885. . . .	•	•	1,540	•	1,540	•	4,930	53 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	4,983 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>
1886. . . .	•	•	2,075	172 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	2,247 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	5,761	440	5,901
1887. . . .	•	•	•	400	400	•	3,490 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	72 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	3,563
1888. . . .	2,700	•	47,300	100	20,100	•	2,414	437 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	2,548 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>
1889. . . .	7,064 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	•	2,525	425 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	9,715	•	2,261 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	1,437 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>	2,399

(<sup>1</sup>) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col 11).

(<sup>2</sup>) Les chiffres de la colonne 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

(<sup>3</sup>) Non compris 100 wagons de 10 tonnes à fournir sur renouvellement, commandés en 1889.

*roulant. — Véhicules pour trains de marchandises et pour services divers.*

Augmentation ou DIMINUTION du PARC. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité.		Observations.  16
	existant (1). 12	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2). 13	AVANCE. 14	ARRIÈRE. 15	
	211,022	496,812	44,210	-	
+ 52,873 3/4	263,895 3/4	244,321	49,574 3/4	"	
+ 42,738 1/4	276,634	235,688 2/4	20,945 2/4	"	
+ 7,915 2/4	284,549 2/4	260,818 2/4	23,731	"	
+ 7,584	292,133 2/4	271,753 2/4	20,375	"	
+ 41,430	303,563 2/4	231,860	24,703 2/4	"	
+ 31,498 2/4	334,762	316,674	18,091	"	
+ 23,312 2/4	368,074 2/4	350,527	17,547 2/4	"	
+ 35,794	403,868 2/4	389,575	14,293 2/4	"	
+ 4,544 2/4	408,410	394,226 2/4	14,183 2/4	"	
+ 3,332 2/4	411,742 2/4	396,226 2/4	15,516	"	
- 3,443 2/4	408,299	396,226 2/4	12,072 2/4	"	
- 3,653 2/4	404,645 2/4	396,226 2/4	8,419	"	
- 3,463	401,182 2/4	396,226 2/4	5,256	"	
+ 47,551 2/4	449,034	398,926 2/4	20,407 2/4	"	
+ 6,316	425,350	405,991	19,359 (2)	"	

## N.º XX. — Situation de l'effectif en essieux de certaines catégories

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER ÉTABLISSEMENT.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel			CHANGEMENT de classification.	Matériel		
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . . .	146	»	86	262	494	»	20	»	20
1876 . . .	54	»	62	4	120	»	50	»	50
1877 . . .	»	»	34	2	36	»	12	»	12
1878 . . .	46	»	86	8	140	»	20	»	20
1879 . . .	144	»	4	2	150	»	36	2	38
1880 . . .	86	»	14	»	100	»	20	4	24
1881 . . .	40	»	44	22	76	»	30	»	30
1882 . . .	410	»	8	10	418	»	30	»	30
1883 . . .	149	»	404	4	257	»	24	4	28
1884 . . .	231	»	14	104	349	»	22	»	22
1885 . . .	22	»	7	14	43	»	28	10	38
1886 . . .	83	»	206	4	293	»	40	32	72
1887 . . .	49	»	18	4	41	»	32	82	114
1888 . . .	30	»	6	2	38	»	54	18	72
1889 . . .	100	»	20	16	136	»	58	26	84

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (colonne 11).

(2) Les chiffres de la colonne 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

(3) Non compris 40 voitures fourgons comptant pour 40 essieux, commandées en 1890.

*du matériel de transport. — Renouvellement et extensions.*

Augmentation ou diminution du PARL. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en essex		Observations.  16
	EXISTANT (1)	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2)	AVANCE 14	ARRIÉRÉ 15	
*	1,226	1,436	*	210	<p>Ce tableau comprend les essieux existant sous les véhicules ci après désignés</p> <p>Fourgons à bagages Wagons vitesse A B Bois Trucks et wagons fermés pour équipages. La partie fourgon des voitures fourgons (1 essieu) — — — des locomotives — — — Wagons de secours fermés — — — à ailerons pour les plans inclinés — — — bâche à eau réservoir — — — pour vérification des ponts à peser. Voitures pour malades — — — fonctionnelles — — — postales — — — cellulaires</p> <p>Ces véhicules ne peuvent être classés parmi ceux que l'on peut compter sous le rapport du nombre des places offertes (voitures) et sous le rapport du tonnage (wagons à marchandises)</p>
+ 474	1,700	1,582	118	"	
+ 70	1,770	1,636	134	"	
+ 24	1,794	1,636	158	"	
+ 120	1,914	1,682	232	"	
+ 112	2,026	1,826	200	"	
+ 76	2,102	1,912	190	"	
+ 46	2,148	1,922	226	"	
+ 98	2,246	2,032	214	"	
+ 229	2,475	2,181	294	"	
+ 327	2,802	2,412	390	"	
+ 5	2,807	2,434	373	"	
+ 221	3,028	2,517	511	"	
— 73	2,955	2,536	419	"	
— 34	2,921	2,566	355	"	
+ 52	2,973	2,666	307 (*)	"	

## N° XXI. — Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur argent.

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé du 1 <sup>er</sup> janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	— Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1874	10,927,296	.	4,689,964	12,616,260	13,682,475	1,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	10,927,296	4,063,896	4,813,512	13,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,603,821
1876	11,991,192	4,834,464	4,865,892	15,691,548	18,440,525	2,949,275	21,389,800	5,668,252
1877	13,825,656	4,631,928	4,854,252	17,311,836	21,359,800	4,149,130	22,508,930	5,197,094
1878	15,457,584	4,783,248	4,782,084	19,022,916	22,508,930	4,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	17,240,832	4,361,880	4,200,084	19,802,796	24,258,634	4,463,367	25,724,001	5,921,205
1880	18,602,712	4,124,424	4,273,446	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	19,727,136	959,136	4,740,480	22,426,432	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	4,108,128	4,685,472	23,479,872	28,480,246	"	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	4,387,488	4,548,120	24,730,008	28,480,246	4,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	4,832,136	2,243,028	27,257,032	29,779,040	4,332,607	34,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	4,787,904	4,917,372	28,749,300	31,111,647	266,405	34,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	4,948,536	4,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	4,820,756
1887	28,750,164	4,264,104	4,434,048	31,448,616	32,201,312	467,420	32,671,432	4,222,816
1888	30,014,568	875,328	4,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,839,896	973,404	4,715,736	33,578,736	36,465,424	708,248	37,173,672	3,594,906

Les valeurs de emploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

N° XXII. — *Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport pendant l'année 1889.*

N° XXII. — *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.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
Voitures à voyageurs . . . . .	118,485,745	8,643,274	22,657	1,030,560	
— cellulaires . . . . .	421,070	8	21	21	
Wagons à bagages . . . . .	27,747,964	2,372,588	5,791	327,384	
— A B . . . . .	1,120,135	"	1	"	
— marqués vitesse . . . . .	425,051	"	7,463	"	
Trucks pour équipages . . . . .	16,796	"	21	"	
Boxes pour chevaux . . . . .	308,668	49,526	614	720	
Wagons coke et laine . . . . .	"	"	"	"	
— fermés . . . . .	495,564	1,405,579	3,933	44,293	
— ouverts . . . . .	"	"	297	"	
Parcours du matériel chargé pour le trafic	{ sur le réseau de l'État . . . . .	457,192,303	42,311,471	40,798	1,372,978
	{ sur les lignes étrangères (2).	4,828,686	129,704	"	"
Ensemble . . . . .	461,461,864		1,413,776		
Voitures postes . . . . .	2,004,683	402,076	1,022	4,343	
Véhicules chargés pour le service . . . . .	670,543	"	"	"	
— circulant à vide { fermés . . . . .	"	"	1,168	1,137	
{ ouverts . . . . .	"	"	299		
Wagons traîneaux . . . . .	453,804	"	"	"	
Parcours du matériel improductif de recettes	{ sur le réseau de l'État . . . . .	2,822,981	402,076	2,489	5,480
	{ sur les lignes étrangères (2).	49	"	"	"
Ensemble . . . . .	3,231,076		7,969		
Total général du parcours du matériel	{ sur le réseau de l'État . . . . .	150,021,284	42,713,247	43,287	1,378,458
	{ sur les lignes étrangères (2).	4,828,705	129,704	"	"
Parcours total par espèces de trains . . . . .	164,692,940		1,421,745 (2)		

## RÉCAPITULATION DES PARCOURS

Dans les trains de l'État (report) . . . . .	151,849,989
— " étrangers (report) . . . . .	43,287
Sur les lignes étrangères . . . . .	6,028,639
Parcours total du matériel de l'État . . . . .	157,921,915

(1) Parcours effectué sur les sections étrangères renseignées à l'annexe XXIII (partie A).

(2) — — — — — de l'État — — — — — (partie B).

## du matériel de transport pendant l'année 1889.

Trains de marchandises circulant sur les voies de l'Etat.				Ensemble des trains circulant sur les voies de l'Etat.			
TRAINS DE L'ÉTAT (1).		TRAINS ÉTRANGERS.		TRAINS DE L'ÉTAT (1).		TRAINS ÉTRANGERS.	
Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'Etat.	Véhicules étrangers.
2,298,648	454,397	2,380	33,144	120,784,393	8,797,671	25,037	1,063,704
"	"	"	"	421,070	8	21	24
18,757,744	84,736	9,964	94,312	46,503,705	2,454,324	15,755	421,596
446,973	"	"	"	4,567,107	"	4	"
588,581	"	4,209	"	4,013,632	"	8,672	"
494,323	"	436	"	511,449	"	457	"
498,270	2,421	684	747	806,938	21,847	4,993	4,467
48,802,413	"	25,831	"	48,802,143	"	25,831	"
49,650,944	52,581,594	79,664	1,476,691	50,146,505	53,987,173	83,597	4,490,984
458,908,234		502,284		458,908,234		502,578	
246,791,639	51,443,982	622,449	4,604,894	393,983,962	63,453,153	663,247	2,977,872
3,654,168	4,676,166	"	"	5,432,854	4,803,870	"	"
303,265,975		2,227,343		464,727,839		3,641,449	
10,985	2,796	4	4	2,015,638	404,872	4,023	4,344
4,407,763	42,841	540	"	4,778,306	42,841	540	"
32,223,440	34,241,948	64,028	594,559	32,223,440	34,241,948	62,196	595,696
74,995,068		477,959		74,995,068		478,258	
535,281	"	"	555	689,085	"	"	555
440,819,000	33,458,735	239,528	595,125	443,647,984	33,860,811	242,017	600,605
4,053,537	798,850	"	"	4,053,556	798,850	"	"
446,430,422		834,653		449,361,198		842,622	
357,610,659	84,602,747	861,977	2,200,019	507,631,943	97,315,964	905,264	3,578,477
4,707,705	2,475,016	"	"	6,536,440	2,604,720	"	"
449,396,097		3,061,996 (*)		614,089,037		4,483,741 (*)	

## DU MATÉRIEL DE L'ÉTAT.

362,318,364
861,977
445,406,784
508,587,125

514,168,333
905,264
454,435,423
666,509,040

N° XXIII. — A. *Parcours kilométrique des véhicules dans les trains de l'État.*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	SUR SECTIONS ÉTRANGÈRES proprement dites (1).			SUR SECTIONS ÉTRANGÈRES en service commun (2).			Total.	
	TRAINS DE		Rassemble.	TRAINS DE		Rassemble.		
	voyageurs.	marchandises.		voyageurs.	marchandises.			
Locomotives-fourgons. . . . .	Etat . . .	»	»	152	»	152	452	
Voitures à vapeur . . . . .	Etat . . .	40,330	»	40,330	17,208	»	47,208	
	Etrangers.	»	»	»	»	»	»	
Voitures de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	Etat . . .	75,236	33,929	409,465	40,329	28	40,357	
	Etrangers.	16,023	1,609	17,632	»	»	17,632	
Wag.-lits et voit.-restaurant.	Etat . . .	209,052	35,008	244,060	76,366	423	76,789	
Voitures mixtes . . . . .	Etat . . .	68,772	421	69,193	»	»	69,193	
	Etrangers.	»	»	»	»	»	»	
Voitures de 2 <sup>e</sup> classe . . . . .	Etat . . .	74,483	34,727	409,210	42,248	40	42,288	
	Etrangers.	3,107	2,599	5,706	»	»	5,706	
Voitures de 3 <sup>e</sup> classe . . . . .	Etat . . .	440,799	458,916	599,745	256,801	982	257,783	
	Etrangers.	4,553	6,345	10,896	»	»	10,896	
Voitures-fourgons . . . . .	Etat . . .	63,248	3,099	66,347	26,917	43	26,930	
Voitures-postes . . . . .	Etat . . .	44	»	44	»	»	44	
	Etrangers.	»	»	»	»	»	»	
Voitures cellulaires. . . . .	Etat . . .	5	»	5	103	»	103	
	Etrangers.	5	»	5	»	»	5	
Boxes. . . . .	Etat . . .	995	2,415	3,410	4,333	552	4,885	
	Etrangers.	94	11	105	29	»	29	
Wagons à bagages . . . . .	Etat . . .	338,165	321,052	659,217	140,574	39,858	180,432	
	Etrangers.	16,436	4,980	21,416	»	10	10	
Wagons A. B . . . . .	Etat . . .	3,585	397	3,982	849	63	882	
Wagons vitesse . . . . .	Etat . . .	2,763	1,494	3,957	4,615	383	4,998	
Wag. pour équipages (trucks)	Etat . . .	30	1,373	1,403	44	577	621	
Wagons à coke et laine . . . . .	Etat . . .	»	407,701	407,701	»	7,447	7,447	
Wagons à march. de l'Etat	fermés	Chargés .	3,465	333,577	339,042	2,029	145,727	147,756
		Vides . .	»	450,569	450,569	»	75,954	75,954
	ouverts.	Chargés .	»	1,917,470	1,917,470	»	236,063	236,063
		Vides . .	»	674,349	674,349	»	132,377	132,377
Wagons à march. étrangers.	Chargés .	20,523	1,578,050	1,598,573	162	82,443	82,305	
	Vides . .	»	773,919	773,919	»	24,931	24,931	
Wag. lestés à frein traineaux.	Etat . . .	»	45	45	»	»	45	
	Etrangers.	»	»	»	»	»	»	
Ensemble . . . . .	Etat . . .	1,222,467	4,097,521	5,319,688	606,538	610,184	1,246,722	
	Etrangers.	429,513	2,367,932	2,497,445	191	107,084	107,275	

(1) Savoir :

	Longueur mètres.
Frontière (Gouvy) à Trois-Vierges . . .	7,860
— (Gemmenich) à Aix-la-Chapelle . . .	5,100
— (Ghyvelde) à Dunkerque . . .	47,200
— (Le Touquet) à Armentières . . .	2,936
— (Sterpenich) à Luxembourg . . .	48,758
— (Albus) à Longwy . . . . .	5,313
— (Blandain) à Baisieux . . . . .	2,400
— (Rumes) à Orchies . . . . .	9,429
— (Bléharies) à Maulde . . . . .	4,335
— (Lamorteau) à Ecrouvies . . . . .	826
Liège (Longdoz aux Aguesses) . . . . .	2,000

(2) Savoir :

	Longueur mètres.
Deynze à Thielt . . . . .	44,677
Ypres à Comines . . . . .	42,734
Bifurcation de Frameries . . . . .	4,000
De l'axe du bâtiment de la station de Lichtervelde à la pointe de l'aiguille vers Cortemarck . . . . .	334
De la pointe de l'aiguille à l'entrée de la station de Thourout vers Ostende à celle de sortie vers Cortemarck . . . . .	475
De la pointe de l'aiguille à l'entrée de la station d'Ypres à l'axe du bureau de la même station . . . . .	339
De l'axe du bureau de Comines à la pointe de l'aiguille de sortie vers Armentières . . . . .	466
De la pointe de l'aiguille d'entrée à l'axe du bureau de la station d'Ingelmuuster . . . . .	246

*B. Parcours kilométrique des véhicules dans les trains étrangers.*

SUR SECTIONS DE L'ÉTAT proprement dites (%).			SUR SECTIONS DE L'ÉTAT en service commun (%).			Total.	Observations.
TRAINS DE		Ensemble.	TRAINS DE		Ensemble.		
voyageurs.	marchandises.		voyageurs.	marchandises.			
»	»	»	»	»	»	»	N. B. Ce tableau est donné exceptionnellement en 1889, pour fixer les idées sur l'importance du parcours des trains de l'Etat sur les sections étrangères ainsi que du parcours des trains étrangers sur les voies de l'Etat.
»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	1,241	»	1,241	1,241	
2,300	3	2,312	1,244	44	1,228	3,540	
104,229	345	104,574	88,015	2,926	90,941	195,513	
3,318	646	3,964	621	»	621	4,585	
47,692	1,202	48,894	76,372	8,163	84,535	133,429	
2,727	»	2,727	857	426	983	3,710	
159,827	861	160,687	140,743	6,862	147,605	308,292	
8,142	646	8,788	3,469	625	4,094	12,882	
73,233	999	74,232	339,209	11,786	350,995	425,227	
»	320	320	»	»	»	320	
»	1	1	1,022	»	1,022	1,023	
4,343	1	4,344	»	»	»	4,344	
»	»	»	21	»	21	21	
21	»	21	»	»	»	21	
554	413	967	60	274	334	1,298	
447	315	762	273	432	705	1,467	
4,993	9,817	14,810	798	147	945	15,755	
116,342	11,063	127,405	211,042	83,219	294,291	421,696	
»	»	»	1	»	1	1	
7,211	1,186	8,397	252	23	275	8,672	
20	79	99	1	357	358	457	
»	23,591	23,591	»	2,240	2,240	25,831	
2,893	32,321	35,214	1,040	47,343	48,383	83,597	
726	48,613	49,339	442	12,415	12,857	62,196	
»	89,608	89,608	297	413,213	413,510	503,118	
»	98,330	98,330	299	79,629	79,928	178,258	
6,729	122,289	129,018	7,564	1,354,402	1,361,966	1,490,984	
728	94,859	95,587	409	499,700	500,109	595,656	
»	»	»	»	»	»	»	
»	565	565	»	»	»	565	
32,893	305,574	338,467	10,394	586,403	596,797	935,264	
513,590	232,499	746,089	864,868	1,967,520	2,832,388	3,578,477	

B	Longueur mètres.
(*) Savoir :	
Frontière à Quiévrain . . . . .	936
— à Roisin . . . . .	708
— à Mouscron . . . . .	2,999
— à Péruwelz . . . . .	2,828
— à Esschen . . . . .	644
Vivegnis à Liège . . . . .	4,200

B	Longueur mètres.
(*) Savoir :	
Bifurcation Grand-Central Belge avec l'Etat à Anvers-Est . . . . .	3,557
Bifurcation Grand-Central Belge avec l'Etat à Anvers-Nord . . . . .	6,191
Bifurcation de l'Etat avec la Compagnie Malines-Terneuzen à la station de Malines . . . . .	4,614
Bifurcation avec la ligne de la Compagnie Gand-Eccloo à la station de Bruges . . . . .	4,615
Bifurcation avec la ligne de la Compagnie Flandre occidentale à la station de Bruges . . . . .	481
Bifurcation avec la ligne de la Compagnie Termonde à Saint-Nicolas à la station de Termonde . . . . .	3,357
Bifurcation avec la ligne de la Compagnie Gand-Terneuzen à la station Gand-Sud . . . . .	7,005
Point de jonction des chemins de fer Etat et Grand Central Belge à la station de Marchiennes entre la station de Châtefaineau et la bifurcation vers Lodelinsart . . . . .	4,600
Point de jonction des chemins de fer Etat et Grand Central Belge, à la station de Charleroi . . . . .	1,203
Point de jonction des chemins de fer Etat et Nord Belge, à la station de Charleroi . . . . .	2,032
Point de jonction des chemins de fer Etat et Nord Belge, à la station de Marchiennes . . . . .	788
Point de jonction des chemins de fer Etat et Sambre et Meuse, à la station de Charleroi . . . . .	2,032
De la station de Mons à la bifurcation d'Hautmont, de Courtrai — de la Compagnie Flandre occidentale . . . . .	428

N° XXIV. — CONSOMMATIONS DE CHARBON DES LOCOMOTIVES EN 1889 ET 1888.

ANNÉE.	CONSOMMATIONS.		PHIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSOMMATIONS								Observations.		
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS			par train-kilomètre.		par locomotive-train-kilomètre.		par kilomètre-kilomètre.		par véhicule-kilomètre.			par charge unité-kilomètre (transportée).	
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.		Quantité.	Valeur.
1889	Charbon gailleux. . . . .	Kilogrammes. 7,118,800	Fr. c. 7.98	Fr. 50,808 02	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	
	— menu demi-gras. . . . .	424,800,000	6.94	2,948,800 86	18.09	0,120	16.81	0,065	15.59	0,070	1.150	0,008	0,008	0,008	
	— gras. . . . .	70,000,200	8.51	010,812 70	18.15	0,165	16.81	0,065	15.59	0,070	1.145	0,008	0,008	0,008	
	— maigre. . . . .	108,462,000	5.20	1,052,002 40	18.15	0,165	16.81	0,065	15.59	0,070	1.145	0,008	0,008	0,008	
		700,456,000	6.65	4,084,214 04											
1888	Charbon gailleux. . . . .	12,455,700	7.26	90,468 60											
	— menu demi-gras. . . . .	487,770,680	5.81	2,831,508 55											
	— gras. . . . .	50,450,200	7. »	355,441 47											
	— maigre. . . . .	127,028,000	4.45	500,557 26											
		678,614,500	5.66	5,841,755 72											
1889	Trains-kilomètre.	59,055,528	42,589,254	55,191,914	Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.		50,682,250		Véhicules-kilomètre chargés et vides.		014,089,057		1,648,791,810		
1888		57,588,504	40,507,187	50,682,250							505,714,244		1,587,710,271		

(1) Ces charges sont conventionnelles : elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple :  
 Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, tant les fourgons Etat à 3 essieux, les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge; etc, etc.  
 Tout wagon-tête de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 1/2 unités de charge; les wagons chargés de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-trainaux comptent également pour 3 unités de charge; etc, etc.

Chargés unités-kilomètre (1).  
 1,648,791,810  
 1,587,710,271

N° XXV. — *Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs. — Année 1889.*

## N° XXV. — Magasins et dépôts. —

NOMENCLATURE.	VALEUR DES			
	Approvisionnements restant au 1 <sup>er</sup> janvier 1889. (Tarif de 1889.)	Quantités entrées pendant l'année 1889.	Quantités restantes et entrées pendant l'année 1889.	Quantités sorties pendant l'année 1889.
Ans . . . . .	141,121 48	1,151,937 32	1,293,058 80	1,145,415 62
Anvers-Dam . . . . .	136,595 94	1,050,905 23	1,187,501 17	1,073,478 68
Braine-le-Comte . . . . .	237,783 83	1.081,079 71	1,318,863 54	1,129,518 21
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.) . . . . .	133,531 88	153,177 12	291,709 0	120,600 76
Bruxelles-Nord . . . . .	100,842 72	621,528 09	722,370 81	722,370 81
Bruxelles-Quartier-Léopold . . . . .	491,463 03	2.850,635 39	3,342,098 42	2,881,465 43
Gand (Gentbrugge) . . . . .	551,281 65	2,490,495 05	3,041,776 70	2,510,469 61
Jemelle . . . . .	234,937 47	1,747,780 30	2,032,717 77	1,730,879 19
Liège . . . . .	120,998 36	1.358,853 35	1,479,851 71	1,394,680 76
Luttre . . . . .	827,120 29	3,984,297 78	4,811,418 07	4,229,200 18
Malines (arsenal) . . . . .	3,186,481 63	14,809,953 98	17,996,435 61	15,017,185 19
Malines (magasin central) . . . . .	698,806 44	2,270,900 35	2,969,706 79	2,358,775 02
Malines (dépôt du timbre) . . . . .	24,255 65	35,619 61	59,875 26	37,114 55
Mons (Cuesmes). . . . .	537,560 78	4,295,617 35	4,833,178 13	4,307,384 48
Totaux . . . . .	7,472,781 15	37,907,780 63	45,380,561 78	38,658,538 50

*Mouvement en valeurs* <sup>(1)</sup>. — Année 1889.

Approvisionnements restant au 31 décembre 1889. (Tarif de 1889.)	DIFFÉRENCES pour modifications apportées au tarif, le 1 <sup>er</sup> janvier 1890.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1890.)	Observations importantes.
	En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.		
147,643 18	16,665 61	2,037 37	162,271 42	<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 parachevé.</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>(<sup>1</sup>) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante.</p>
114,022 49	10,336 64	14,295 16	110,063 97	
189,345 33	12,283 37	2,923 56	198,705 14	
171,108 24	357 34	7,019 »	164,446 58	
.	.	»	»	
460,632 99	35,623 36	42,298 17	453,958 18	
531,307 00	47,971 71	31,032 56	548,226 24	
301,838 59	45,449 68	34,277 30	313,010 96	
85,170 95	17,244 56	2,266 03	100,149 48	
582,217 89	91,780 95	33,607 18	640,391 66	
2,979,250 42	208,423 14	211,763 36	2,975,910 20	
610,931 77	19,533 90	16,371 16	614,094 51	
22,760 70	»	.	22,760 70	
525,793 65	53,664 87	32,839 72	546,618 80	
6,722,023 28	559,335 13	430,750 57	6,850,607 84	

N° XXVI. — Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements et du matériel pendant l'année 1889 et situation au 31 décembre 1888 et 1889.

		Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1888.		VALEUR des quantités entrées pendant l'année 1889.	ENSEMBLE.	VALEUR des quantités sorties pendant l'année 1889.	EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1889.
		Tarif de 1888. (1)	Tarif de 1889.				
<b>Voies et travaux.</b>							
Valeur des matériaux.	Rails, billes et accessoires de remplacement.	neufs . . .	2,327,585 »	2,437,859 »	(a)	(a)	3,080,033 »
		de remplacement . . .	2,943,725 »	3,095,510 »	(a)	(a)	2,718,258 »
		vieux . . .	4,148,948 95	4,193,328 95	(a)	(a)	4,103,479 47
Ensemble (2) . . .		6,419,360 95	6,732,197 95	(a)	(a)	(a)	6,901,470 47
<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.		994,402 26	987,023 83	9,896,365 61	10,883,389 44	10,282,909 69	600,479 75
Combustibles . . . . .		87,215 89	423,161 89	3,423,165 44	3,546,627 33	3,478,164 49	68,462 84
Huiles d'éclairage. . . . .		72,252 24	90,148 83	920,959 26	1,011,108 09	964,003 54	47,102 55
Huiles et matières de graissage.		86,140 66	92,914 48	1,153,656 39	1,246,567 57	1,182,204 90	64,362 67
Bois de construction . . . . .		627,831 34	477,631 53	1,233,723 08	1,711,354 61	1,387,558 35	323,796 26
Pièces de rechange neuves ou de remplacement des locomotives et tenders, des voitures et wagons.		2,891,778 43	3,109,278 78	10,037,634 76	13,146,913 54	10,061,469 23	3,085,444 31
Acier, fonte et fer divers . . . .		284,371 37	298,472 54	4,153,286 79	1,451,759 33	1,071,214 83	380,547 50
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.		321,818 04	396,131 83	2,441,344 87	2,837,476 70	2,496,888 62	340,588 08
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques.		159,189 01	438,236 46	588,235 60	746,471 76	567,339 64	179,132 12
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.		304,740 37	261,174 62	959,279 31	1,223,453 93	997,625 87	225,828 06
Matières et objets divers . . . .		847,209 98	907,522 39	3,384,529 89	4,292,052 28	3,438,972 74	853,079 54
<b>b. Objets et matières non utilisables.</b>							
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).		192,521 45	496,870 20	761,839 49	958,709 69	762,761 05	195,948 64
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2).		276,617 05	370,917 37	1,953,760 14	2,324,677 51	1,967,426 55	357,250 96
Total conforme à l'annexe XXV.			7,472,781 45				6,722,023 28
<b>2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.</b>							
Stations et ateliers . . . . .		814,297 21	858,779 17	5,767,142 01	6,625,921 48	5,677,333 72	948,587 46
Sections. . . . .		430,542 44	446,077 99	921,404 54	1,337,479 53	819,321 42	518,158 11
Pièces de rechange et matières de remplacement pour locomotives tenders, voitures et wagons . .		249,678 72	312,174 43	471,284 62	783,450 05	521,496 07	261,962 38
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . . . . .	3,904,340 »					
			5,037,425 »	1,918,009 70	6,955,434 70	2,491,132 70	4,764,302 »
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées . . . . .	827,534 »					
Ensemble (3) . . . . .		13,366,450 40	14,097,237 74	46,985,618 50	61,082,856 24	47,867,823 04	13,215,033 23
Valeur totale des approvisionnements.		19,785,811 05	20,829,433 69				20,146,503 70

(1) Report de la page 112 du Compte rendu de 1888.

(2) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice. (Voir détails, p. 28.)

(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. 44 et annexe XXVII.)

(a) Ce renouvellement fait défaut.

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

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

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

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1888.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	13,861	6,398 10
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	10,082	27,030 11
3	— — en feuilles et pour ressorts.	—	109,226	26,366 20
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	25	3,825 "
5	Appareil d'alimentation pour locomotive (système Dixon).	—	79	11,430 "
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Ghiffart).	—	56	28,560 "
7	Balai ordinaire.	—	27,058	2,974 "
8	Bandages divers.	Kil.	731,889	54,601 09
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender.	Pièce.	12,158	18,708 "
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	15,140	15,140 "
11	— en bois pour frein.	—	56,331	32,123 87
12	Bois d'acajou en planches et madriers.	M <sup>3</sup>	23	8,263 90
13	— d'allumage neuf et vieux.	—	4,230	21,153 98
14	— de chêne au m <sup>3</sup> .	—	793	164,201 13
15	— de frêne débité en planches et madriers.	—	44	5,864 51
16	— de sapin divers.	—	1,864	134,923 17
17	— de pitchpine en planches et madriers.	—	2,636	265,072 24
18	Bottes en fonte pour ressort de choc.	Pièce.	1,953	14,297 85
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	13,107	63,572 67
19bis	— — au kilogr.	Kil.	62,620	8,383 13
20	Boulons polis pour locomotives.	—	59,718	30,720 90
21	— — et bruts pour voitures.	—	192,087	46,304 96
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	3,632	13,251 40
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	611	5,540 94
24	Chaînes de sûreté pour voitures et wagons.	Pièce.	7,058	20,742 40
25	— ordinaires, diverses.	Kil.	6,441	2,005 01
26	Chanvre fin.	—	8,688	10,725 84
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc.).	Tonne	33,107	151,242 81
28	Cheminées en verre et en cristal.	Pièce.	81,112	8,582 81
29	Clous d'épingle n° 1 à 15.	Kil.	60,795	21,693 85
30	Coke industriel.	Tonne	46	628 43
A reporter.				1,224,328 30

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

		1889.		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	
4,038 72	19,004	8,784 53	9,491 46	
29,500 16	11,654	31,633 98	31,687 74	
21,033 75	128,381	24,912 93	35,573 08	
5,558 "	21	3,100 "	3,100 "	
7,900 "	74	7,400 "	7,284 "	
28,560 "	"	"	"	
2,439 23	39,998	3,599 82	3,599 82	
78,781 14	1,374,408	327,349 14	402,837 43	
25,170 10	12,157	23,612 90	24,461 20	
18,037 50	9,578	11,982 20	12,983 86	
31,628 56	62,928	30,703 82	34,682 21	
7,055 65	14	4,143 70	4,143 70	
21,353 78	3,115	16,503 99	15,801 05	
151,743 10	533	105,213 88	108,057 49	
5,034 27	57	7,436 22	7,436 22	
131,057 06	1,070	75,691 22	85,447 37	
235,132 61	1,347	129,277 48	129,227 08	
15,095 65	1,243	5,642 "	6,473 58	
71,209 "	11,906	61,088 79	56,291 29	
8,881 79	131,470	37,685 75	40,857 93	
34,220 20	34,447	18,983 05	20,649 27	
55,012 54	308,972	96,366 56	109,715 04	
13,035 40	3,929	36,374 18	45,966 88	
6,425 22	304	2,832 21	2,832 21	
21,456 20	2,366	7,148 "	7,148 "	
2,389 86	8,203	3,283 23	3,283 23	
10,725 84	9,446	11,807 36	9,818 19	
224,499 66	18,042	121,490 33	289,151 "	
9,384 46	82,506	10,007 65	10,001 70	
12,831 33	32,175	6,969 80	9,065 30	
833 39	59	3,344 25	5,573 75	
1,290,024 18	.....	1,234.368 97	1,533,245 08	

N° d'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1888.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIFF DE 1888.
	Report. . . . .			1,224,328 30
31	Coke d'usine à gaz . . . . .	Hect.	11,918	4,937 68
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture . . . . .	Pièce.	10,237	20,837 70
33	Coussinets alésés divers à la pièce. . . . .	—	13,444	196,715 91
34	— — au kil . . . . .	Kil.	67,887	138,279 52
35	Cuivre, bronze jaune et rouge. . . . .	—	300,551	480,646 19
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive . . . . .	Pièce.	126	58,374 50
37	Déchets de coton divers . . . . .	Kil.	52,203	26,101 73
38	Draps divers . . . . .	Mét. ct.	4,414	26,518 09
39	Éponge ordinaire . . . . .	Kil.	67	1,344 90
40	Essieux divers. . . . .	—	218,220	134,887 21
41	Fagots. . . . .	Pièce.	15,202	2,280 30
42	Fer battu en barres . . . . .	Kil.	67,573	13,514 76
43	— en tôle divers . . . . .	—	340,167	59,678 74
44	— étiré divers . . . . .	—	457,752	72,349 05
45	— pour barreaux de grilles . . . . .	—	13,744	2,061 60
46	— d'angle et profilés . . . . .	—	214,512	34,575 78
47	Fonte pièces coulées brutes et ajustées. . . . .	—	226,689	35,526 69
48	Huile de colza ou de navette épurée . . . . .	—	124,007	60,003 48
49	— de pétrole. . . . .	—	210,140	29,419 63
50	— de graissage . . . . .	—	291,793	76,339 15
51	Métal blanc . . . . .	—	3,063	8,606 10
52	Nickel, bronze, etc. . . . .	—	16,904	26,358 49
53	Pistons pour locomotives. . . . .	Pièce.	149	8,461 "
54	Plomb à plomber . . . . .	Kil.	9,106	3,999 65
55	Ressorts de suspension et de traction . . . . .	Pièce.	361,401	139,605 40
55 <sup>bis</sup>	— — — . . . . .	Kil.	"	"
56	Robinets en bronze divers . . . . .	Pièce.	964	9,240 70
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit. . . . .	Paire.	1,235	1,168,610 "
58	— — — — coudé . . . . .	—	728	1,571,190 "
59	— — non montées. . . . .	Pièce.	87	33,775 "
60	— — sans bandages . . . . .	—	51	16,865 "
61	— de tender montées sur essieu. . . . .	Paire	771	384,800 "
62	— — non montées. . . . .	Pièce.	"	"
63	— — sans bandages . . . . .	—	46	6,210 "
	A reporter. . . . .			6,076,442 35

1889.				<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	
1,290,024 18	.....	1,234,368 97	1,533,215 05	
4,357 20	7,026	4 215 60	7,026 "	
25,868 26	13,617	47,076 90	51,006 23	
76,582 24	42,992	138,523 08	131,030 21	
129,664 93	46,937	87,382 27	74,575 71	
539,250 90	229,662	411,249 21	367,694 36	
70,554 50	96	50,695 "	70,970 "	
26,101 73	13,057	6,538 28	6,538 28	
24,319 02	9,765	58,995 77	58,995 79	
1,344 90	203	4,043 66	3,437 12	
150,204 "	226,522	123,102 73	173,208 18	
2,280 30	25,273	3,790 50	3,790 50	
20,272 14	57,699	17,310 12	20,195 11	
72,370 94	493,812	117,843 99	145,036 39	
74,678 62	424,260	68,989 59	96,261 62	
1,818 67	11,447	1,492 36	2,518 34	
41,173 69	310,284	53,596 27	69,206 23	
35,526 74	241,372	37,399 44	38,079 09	
83,881 37	44,386	31,070 76	35,065 57	
27,318 20	146,833	19,089 66	19,823 89	
84,676 88	240 431	89,023 57	106,247 36	
8,699 46	8 167	22,381 80	18,809 95	
16,898 60	14,680	14,670 56	12,472 95	
7,559 75	55	1,296 "	1,364 "	
4,096 66	7,455	3,209 68	3,420 91	
146,647 46	20,902	155,615 98	180,048 60	
"	160,149	66,832 62	75,895 96	
10,559 30	4,483	41,202 87	39,951 30	
1,400,060 "	1,174	1,251,085 "	1,601,705 "	
1,651,550 "	424	911,155 "	1,184,400 "	
37,100 "	62	34,500 "	39,300 "	
17,930 "	53	18,318 "	20,788 "	
423,150 "	693	381,150 "	429,660 "	
"	"	"	"	
7,300 -	18	2,700 "	3,240 "	
6,513,820 64		5,511,915 24	6,625,007 78	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1888.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.
	Report . . . . .			6,076,442 25
64	Roues de voiture ou wagon sur essieu . . . . .	Paire.	6,679	2,170,675 »
65	— — — non montées . . . . .	Pièce	16	2,000 »
66	— — — sans bandages . . . . .	—	474	19,908 »
67	Savon blanc et jaune en briques . . . . .	Kil.	448	246 19
68	— brun . . . . .	—	13,190	3,297 39
69	Suif. . . . .	—	28,079	15,443 69
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile . . . . .	Pièce	50,744	23,346 09
71	Tendeurs pour voitures et wagons. . . . .	—	498	3,241 10
72	Torchons en coton. . . . .	—	11,932	2,386 40
73	Tubes à fumée en laiton. . . . .	Kil.	233,327	303,325 21
74	Tuyaux en cuivre rouge . . . . .	—	9,730	17,107 71
75	— en fer étiré avec manchons divers . . . . .	Mét. c.	7,136	7,849 52
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal . . . . .	Litre.	10,787	27,361 95
77	Verres à vitres . . . . .	M²	9,233	19,389 62
78	Vis à bois en cuivre diverses . . . . .	Douz.	5,234	382 39
79	— fer diverses . . . . .	—	186,350	9,639 98
80	Zinc en feuilles . . . . .	Kil.	5,635	2,253 84
	Totaux . . . . .			8,704,296 33
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus. . . . .			3,237,239 07
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie . . . . .			430,512 44
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc. . . . .			994,402 26
	Valeur totale des approvisionnements disponibles calculée au prix du jour . . . . .			13,366,450 10

		<b>1889.</b>		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1889.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.	
6,513,820 64	.....	5,511,915 24	6,623,007 73	
2,137,280 »	6,534	2,090,880 »	2,327,775 »	
1,920 »	34	4,080 »	5,100 »	
33,180 »	26	1,820 »	2,080 »	
268 55	775	464 95	499 71	
3,297 39	11,012	2,753 01	2,753 01	
16,847 64	38,107	22,864 11	22,864 11	
20,765 55	104,212	40,661 50	40,321 26	
4,669 50	460	6,584 50	6,524 50	
3,579 60	9,963	2,988 90	2,190 65	
431,555 10	342,085	520,029 26	372,391 56	
25,058 30	23,965	62,516 85	46,904 79	
5,295 62	12,235	8,606 26	9,032 24	
26,884 16	4,832	11,736 20	14,897 90	
16,619 67	5,486	9,863 65	9,325 43	
383 88	1,493	127 95	127 95	
12,731 11	190,545	10,651 16	11,270 80	
2,704 53	15,791	7,579 66	9,475 77	
9,256,861 24	.....	8,316,123 29	9,508,542 41	
3,437,274 68	.....	3,780,272 08	3,115,188 02	
416,077 99	.....	518,158 11	541,469 48	
987 023 83	.....	600,479 75	589,544 59	
14,097,237 74	.....	13,215,033 23	13,754,744 50	

## XXVIII. — Situation et mouvement des mitrilles, matières

DÉSIGNATION DES OBJETS  et  MATIÈRES.  1	ENTRÉES.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1888 et de celles des quantités entrées en 1889 (col. 2 + col. 5.) 6
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrilles, matières et pièces hors d'usage.				
	En magasin au 31 décembre 1888. Tarif de 1889. 2	Vendus et non livrés ou engagés dans les marchés ou remanago en cours au 31 décembre 1888 (pour mémoire). 3	Reste à l'avoir au 1 <sup>er</sup> janvier 1889 col. 2-3 (Pour mémoire). 4	Versées dans les dépôts en 1889. 5	
Acier vieux bandages . . . . .	57,887 92	57,120 »	767 92	62,518 21	100,206 15
Acier, vieux essieux coudés . . . . .	565 46	»	565 46	2,877 .	5,212 46
— — droits . . . . .	4,225 44	1,900 »	2,525 44	15,484 87	19,710 51
Acier, vieilles feuilles de ressort . . . . .	7,518 50	11,400 »	»	19,842 68	27,190 98
Acier fondu, vieux ressorts à spirales . . . . .	12,057 71	15,000 »	»	13,201 09	27,258 80
Acier riblonds . . . . .	15,198 72	57,600 »	»	26,952 94	42,151 66
Acier, mitrilles ordinaires . . . . .	1,985 48	870 »	1,115 48	1,768 18	5,755 00
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.	260 »	620 16	»	7,672 50	7,952 50
Cuivre, bronze, mitrilles . . . . .	27,160 92	»	27,160 92	551,279 50	578,440 22
— — riblonds et limailles . . . . .	»	»	»	»	»
Cuivre jaune, mitrilles . . . . .	5,656 60	50,000 »	»	84,188 80	89,825 40
— — riblonds et limailles . . . . .	12,094 58	55,750 »	»	99,242 12	111,556 50
Cuivre rouge, mitrilles de vieux foyers . . . . .	75,454 16	»	75,454 16	160,251 54	235,685 50
— — — ordinaires . . . . .	58,161 17	994 95	57,166 22	104,751 02	142,912 19
— — riblonds et limailles . . . . .	9,044 96	8,800 »	244 96	28,417 44	57,462 40
Fer blanc, vieux . . . . .	»	»	»	14 75	14 75
Fer divers vieux de rempli . . . . .	2,955 80	»	2,955 80	4,561 08	7,496 88
Fer en tôle divers vieux de rempli . . . . .	»	»	»	1,279 08	1,279 08
Fer vieux bandages . . . . .	18,855 52	»	18,855 52	190 16	19,045 68
Fer vieux essieux droits . . . . .	2,064 64	»	2,064 64	5,207 04	7,271 68
— — coudés . . . . .	»	»	»	1,044 06	1,044 06
— vieilles roues de voitures et wagons sans bandages . . . . .	1,996 51	»	1,996 51	5,091 18	5,087 69
Fer vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages . . . . .	662 15	»	662 15	895 25	1,557 56
Fer vieilles roues de voitures et wagons avec ban- dages . . . . .	»	»	»	52,504 15	52,504 15
Fer vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages . . . . .	»	»	»	9,492 50	9,492 50
Fer vieux enclumes, enclumeaux, etc. . . . .	»	»	»	69 48	69 48
A reporter . . . . .	275,595 82	108,035 11	171,115 16	1,058,556 »	1,511,931 82

*et pièces hors d'usage en 1889. (Magasin central et dépôts.)*

<b>SORTIES.</b>					<b>SOMMES RÉALISÉES</b>	<b>RESTE EN MAGASIN</b>	<b>OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1889.</b>	<b>RESTE A L'AVOIR fin 1889</b>
<b>VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usages.</b>			<b>VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt.</b>	<b>TOTAL</b>				
<small>Pour être remplacées par l'administra- tion</small>	<small>Delivrées à l'industrie contre des objets neufs.</small>	<small>Cédées à prix d'argent.</small>	<small>(Pour mémoire)</small>	<small>(colon. 7+8+9.)</small>	<small>par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1889. (Pour mémoire)</small>	<small>31 décembre 1889. (Colonne 6 moins col. 11.)</small>	<small>au 31 décembre 1889. (Pour mémoire)</small>	<small>colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)</small>
7	8	9	10	11	12	13	14	15
95 70	"	52,964 78	"	55.060 48	25,192 85	47.145 63	107,839 72	"
288 56	"	"	"	288 56	2,705 "	2.954 10	2.703 "	251 10
5,806 50	"	5,700 "	"	11,506 50	5.706 "	8,204 01	9,959 "	"
1.484 16	"	14,400 "	5,959 58	15,884 16	14,518 "	11,506 82	10,008 50	598 52
88 47	"	18,850 "	11,788 07	18,958 47	21,587 50	8.520 53	9,795 "	"
"	"	50,400 "	6,174 06	50.400 "	30,255 "	11,751 06	21,517 "	"
67 65	"	1,450 "	90 54	1,517 65	1,528 "	2,256 05	5,186 50	"
"	"	7,952 50	"	7,952 50	3,787 65	"	"	"
544,065 48	"	"	129 75	544,065 48	"	55.476 74	"	55.476 74
"	"	"	"	"	"	"	"	"
51,657 40	"	48.000 "	45,064 28	79,657 40	41,542 "	10,188 "	18,152 "	"
6,775 40	5,921 "	80,283 "	47.774 07	90,977 40	90,889 29	20,559 10	40,158 "	"
88,952 50	"	69,700 "	"	158,652 50	47,508 "	77 055 "	9,204 80	67.829 "
49,181 55	995 69	54,450 "	5,565 01	104,627 24	55,660 80	58,284 95	14.805 60	25.481 55
286 40	"	18,400 "	15,122 15	18,686 40	14.270 55	18,776 "	11,146 80	7,629 20
"	"	"	5 85	"	"	14 75	"	14 75
5,551 52	"	"	"	5,551 52	"	5,965 56	"	3,965 56
577 91	"	"	"	577 91	"	901 17	"	901 17
7,902 80	"	"	"	7,902 80	"	11,142 88	"	"
5,255 44	"	"	"	5,255 44	"	2,016 24	"	"
184 50	"	"	"	184 50	"	839 56	"	"
"	"	57,442 07	"	57,442 07	54,199 21	1,605 55	5,728 55	21,489 78
"	"	"	"	"	"	215 75	"	"
"	"	"	"	"	"	6,970 56	"	"
"	"	"	"	"	"	2,411 59	"	"
"	"	"	7 55	"	"	69 48	"	69 48
<b>546,877 52</b>	<b>4,010 69</b>	<b>439,069 55</b>	<b>133,057 77</b>	<b>991,700 56</b>	<b>595,035 65</b>	<b>320,185 26</b>	<b>262,920 25</b>	<b>139,506 25</b>

DÉSIGNATION DES OBJETS  et  MATIÈRES.  1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1888 et de celles des quantités entrées en 1889 (col. 2 + col. 5).
	En magasin au 31 décembre 1888. Tarif de 1889. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en remaniage en cours au 31 décembre 1888 (pour mémoire). 3	Reste à l'avoir au 1 <sup>er</sup> janvier 1889 col. 2-3 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1889. 5	6
Report. . . . .	275,595 82	198,055 11	171,115 16	1,058,556 »	1,311,951 82
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.) . . . .	5,699 11	»	5,699 11	4,072 01	9,771 12
— n° 2 (sabots de freins) . . . . .	844 77	5,657 52	»	9,196 03	10,040 82
— n° 3 (débris divers) . . . . .	57,646 88	117,000 »	»	220,615 75	258,260 61
— n° 4 (grilles et pièces brûlées. . . . .	4,716 08	11,000 »	»	11,599 44	16,115 52
Fer galvanisé, mitrailles . . . . .	50 67	»	50 67	867 67	898 54
Fer riblonds. . . . .	5,777 58	5 000 »	177 58	6,067 18	11,844 56
Fil de fer vieux . . . . .	»	»	»	6 »	6 »
Fonte de remploi . . . . .	1,480 80	»	1,480 80	156 92	1,617 72
Fonte mitrailles ordinaires . . . . .	9,491 15	71,584 55	»	91,924 10	101,415 25
— — provenant de moyeux de roues. . . . .	18 »	»	18 »	2 80	20 80
— — brûlée, provenant de pièces de poêles . . . . .	1,111 65	»	1,111 65	881 55	1,995 18
Fonte mitrailles vieilles cornues de fours à gaz. . . . .	852 75	750 »	102 75	582 25	1,455 »
— — vieilles enclumes, etc. . . . .	700 »	»	700 »	1,055 25	1,755 25
Huile de graissage de remploi . . . . .	5 577 58	1,761 56	1,816 02	11,205 56	14,782 74
Limes vieilles et débris de limes . . . . .	527 62	»	527 62	»	527 62
Métal blanc (limailles ou mitrilles) . . . . .	210 07	»	210 07	8,590 25	8,800 50
Nickel (mitrailles de) . . . . .	16,877 60	16,828 »	49 60	58,505 40	55,581 »
— (riblonds et limailles) . . . . .	20 80	»	20 80	97 60	118 40
Plomb vieux. . . . .	1,546 28	»	1,546 28	635 72	2,182 »
Tubes à fumée en laiton (mitrailles) . . . . .	180,564 40	64 875 80	115,688 60	507,999 82	778,564 22
Verre vieux (débris) . . . . .	488 62	»	488 62	149 95	658 55
Zinc vieux. . . . .	809 77	»	809 77	1,197 17	2,006 94
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins) . . . . .	»	»	»	»	»
Fonte riblonds. . . . .	5,866 40	»	5,866 40	4,525 10	8,191 50
Cuivre rouge, plaque d'argent, vieux. . . . .	1,632 »	»	1,632 »	»	1,632 »
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>551,685 98</b>	<b>490,891 94</b>	<b>508,891 50</b>	<b>2,048,065 26</b>	<b>2,599,731 24</b>

<b>SORTIES.</b>					<b>SOMMES RÉALISÉES</b> par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1889. (Pour mémoire)	<b>RESTE EN MAGASIN</b> au 31 décembre 1889. (Colonne 5 moins col. 11)	<b>OBJETS</b> vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1889. (Pour mémoire)	<b>RESTE A L'AVOIR</b> fin 1889 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)
<b>VALEUR D'APRÈS LE TARIF</b> des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			<b>VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)</b>	<b>TOTAL</b>  (colon. 7+8+9.)				
Pour être remployées par l'administra- tion.	Délivrée à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
546,877 52	4,919 69	439,969 35	155,657 77	991,766 58	595,055 65	520,185 26	202,020 25	159,506 25
2,374 45	"	"	"	2,374 45	"	7,596 67	1,950 "	5,466 67
12 90	"	6 638 32	7,667 22	6,671 22	7,155 01	5,569 60	4,536 "	"
55,931 65	"	184,200 "	19,811 46	218,151 65	185,592 "	40,128 96	100,579 "	"
36 52	"	12,200 "	5,292 32	12,236 52	15,557 "	5 879 20	11,028 "	"
25	"	578 97	469 48	579 20	"	519 14	556 "	185 14
"	"	7,600 "	4,015 68	7,600 "	7,484 "	4,214 56	5,202 "	1,042 56
"	"	"	8 24	"	"	6 "	"	6 "
841 50	"	"	"	841 50	"	776 22	"	776 22
32,878 08	5,134 55	57,000 "	5,653 80	95,015 55	67,299 04	8,401 90	50,059 50	"
20 80	"	"	"	20 80	"	"	"	"
"	550 "	550 "	755 51	700 "	401 "	1,295 18	3,656 75	"
"	"	1,250 "	1,012 55	1,250 "	1,224 "	185 "	"	185 "
"	"	700 "	"	700 "	962 "	1,055 25	962 "	93 25
1,927 26	"	9,600 "	10,525 64	11,527 26	4,424 "	5 253 48	652 62	2,622 86
"	"	"	"	"	"	527 62	"	527 62
2,550 55	"	1,800 "	8,060 88	4,150 55	1,505 40	4,669 75	2,891 70	1,778 05
"	"	40,828 "	"	40 828 "	55,275 "	14,553 "	"	14,553 "
"	"	"	"	"	"	118 40	"	118 40
920 "	"	962 50	47 17	1,882 50	1,078 "	299 50	76 "	225 50
150,545 40	408,299 22	72,000 "	"	610,642 62	51,990 "	167,921 60	255 429 50	"
"	"	600 "	748 41	600 "	454 "	58 55	"	58 55
192 54	990 80	"	545 "	1,183 34	"	823 60	"	823 60
"	502 "	1,500 "	4,500 75	2,008 "	2,008 "	5,556 "	"	5,556 "
"	"	627 50	292 42	627 50	627 50			
"	"	1,652 "	"	1,652 "	615 06			
752,688 10	418,196 06	830,862 64	201,486 28	2,010,746 80	775,560 66	589,004 44	676,759 52	193,500 67

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. . . . .	5	24	103	194	11	30	77	118
6 » 10 — . . . . .	27	77	396	500	54	79	180	315
11 » 15 — . . . . .	15	59	497	551	22	55	117	174
16 » 20 — . . . . .	12	50	289	351	25	40	98	165
21 » 25 — . . . . .	19	57	424	500	14	26	76	116
26 » 30 — . . . . .	25	41	218	284	19	27	56	102
31 » 35 — . . . . .	18	29	96	145	1	7	38	46
1 <sup>re</sup> zone . . . . .	121	317	2,085	2,523	146	244	642	1,032
36 à 40 — . . . . .	10	12	91	115	11	9	26	46
41 » 45 — . . . . .	51	60	174	265	9	27	40	76
46 » 50 — . . . . .	2	18	48	68	"	3	19	22
51 » 55 — . . . . .	9	7	45	61	1	4	16	21
56 » 60 — . . . . .	25	44	81	150	20	5	25	48
61 » 65 — . . . . .	16	20	51	67	8	5	8	21
66 » 70 — . . . . .	15	12	55	60	5	2	10	15
71 » 75 — . . . . .	2	7	55	42	2	2	4	8
2 <sup>e</sup> zone . . . . .	110	189	536	626	54	57	146	257
76 à 80 — . . . . .	2	4	7	15	"	4	1	5
81 » 85 — . . . . .	2	1	6	9	3	2	2	9
86 » 90 — . . . . .	1	9	8	18	1	1	2	4
91 » 95 — . . . . .	1	15	10	24	1	"	5	6
96 » 100 — . . . . .	7	6	24	37	16	4	7	27
101 » 105 — . . . . .	2	4	4	10	5	"	"	5
106 » 110 — . . . . .	"	1	9	10	1	"	5	4
111 » 115 — . . . . .	5	5	15	25	1	"	4	5
116 » 120 — . . . . .	2	2	4	8	2	1	1	4
121 » 125 — . . . . .	21	16	28	65	6	5	3	12
126 » 130 — . . . . .	"	5	5	6	1	"	5	4
131 » 135 — . . . . .	4	2	5	11	2	"	2	4
136 » 140 — . . . . .	1	2	8	11	"	"	1	1
141 » 145 — . . . . .	"	2	5	7	"	"	1	1
146 » 150 — . . . . .	5	"	7	10	"	1	4	5
151 » 155 — . . . . .	1	"	"	1	"	"	"	"
156 » 160 — . . . . .	1	2	5	6	"	"	1	1
161 » 165 — . . . . .	"	"	2	2	"	"	"	"
166 » 170 — . . . . .	"	"	2	2	"	"	"	"
171 » 175 — . . . . .	"	"	"	"	1	"	2	5
176 » 235 — . . . . .	2	7	12	21	1	5	"	4
3 <sup>e</sup> zone . . . . .	55	79	162	296	41	19	42	102
Total. . . . .	286	578	2,783	3,645	241	320	850	1,591
Réseau entier. . . . .	426	1,252	1,449	3,107	9	54	81	144
Ensemble. . . . .	712	1,808	4,252	6,752	250	374	911	1,555
<i>B. Abonnements des</i>								
1 à 5 kilom. . . . .	"	"	7	7	"	"	6	6
6 » 10 — . . . . .	1	1	13	15	1	1	9	11
11 » 15 — . . . . .	"	1	5	6	"	2	11	13
16 » 20 — . . . . .	"	"	2	2	"	"	12	12
21 » 25 — . . . . .	"	"	14	14	"	"	6	6
26 » 30 — . . . . .	"	3	8	11	"	1	1	2
31 » 35 — . . . . .	"	"	9	9	"	1	"	1
1 <sup>re</sup> zone . . . . .	1	5	58	64	1	5	45	51
2 <sup>e</sup> — . . . . .	1	1	"	2	1	"	1	2
3 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"
Total. . . . .	2	6	58	66	2	5	46	55
Total général. . . . .	714	1,814	4,290	6,818	252	379	957	1,588

contractés en 1889.

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>											
1	6	8	15	25	46	168	237	40	103	418	564
7	14	10	31	69	161	466	696	157	331	1,082	1,540
2	11	12	23	51	119	500	430	70	204	926	1,200
1	14	16	31	19	77	197	293	57	181	600	858
5	25	21	47	33	84	220	337	69	190	741	1,000
36	49	28	113	56	73	169	500	136	192	471	799
4	10	12	26	21	37	104	162	44	83	230	377
54	127	107	288	252	599	1,624	2,475	573	1,287	4,458	6,318
5	6	15	22	9	23	64	98	33	32	194	279
4	40	26	70	116	86	93	295	160	213	333	700
3	12	14	26	13	16	39	70	22	49	120	191
2	7	17	24	14	8	28	30	26	26	108	158
5	"	13	18	31	44	47	142	99	93	166	358
2	8	9	19	29	29	24	82	33	62	72	189
"	7	6	13	11	13	18	42	29	34	67	130
1	1	"	2	12	12	9	33	17	22	46	85
20	81	100	201	257	233	322	812	441	551	1,104	2,096
"	"	"	"	7	7	3	10	9	13	15	37
"	"	2	2	10	4	11	25	17	7	21	45
1	1	3	5	9	9	16	34	12	10	29	61
1	"	"	1	4	8	12	24	7	21	27	55
1	1	1	3	27	16	13	58	31	27	47	125
"	"	1	1	9	7	10	26	14	11	15	40
"	"	2	2	12	7	3	22	13	8	17	38
1	"	"	1	3	3	8	16	12	8	27	47
1	"	"	1	4	3	8	15	9	6	15	28
"	1	"	1	10	11	9	30	37	31	40	108
"	"	1	1	7	3	8	20	8	8	13	31
"	"	"	"	3	3	2	10	9	7	9	25
"	"	"	"	11	3	6	20	12	3	15	32
"	1	"	1	2	3	3	10	2	6	11	19
2	"	"	2	9	4	9	22	14	3	20	39
"	"	"	"	6	3	2	11	7	3	2	12
"	"	"	"	8	2	3	13	9	4	7	20
"	"	"	"	1	4	"	5	1	4	2	7
"	"	"	"	2	1	1	4	2	1	3	6
"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	2	3
1	2	"	3	4	6	2	12	8	18	14	40
8	6	10	24	150	111	135	396	254	215	349	818
82	214	217	513	639	943	2,081	5,685	1,268	2,033	5,911	9,232
37	173	389	601	63	438	1,674	2,177	337	1,809	5,393	6,029
119	389	606	1,114	724	1,581	3,755	5,860	1,803	3,932	9,504	15,261

**agents de l'Administration.**

"	"	"	"	1	10	43	54	1	10	36	67
"	"	"	"	1	26	48	75	3	28	70	101
"	"	1	"	"	19	36	55	"	22	52	74
"	"	"	"	1	4	15	18	1	4	27	32
"	"	"	"	3	9	23	37	3	9	43	57
"	"	"	"	2	10	18	30	2	14	27	43
"	"	"	"	2	1	6	9	2	2	13	19
"	"	"	"	10	79	189	278	12	89	292	393
"	"	1	1	"	1	3	4	2	2	6	9
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	1	1	10	80	192	282	14	61	207	402
119	389	607	1,115	734	1,461	3,947	6,142	1,819	4,043	9,801	15,663

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

PARCOURS KILOMETRIQUE 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. . . . .	2	3	5	1	1	2	2	2	10	12	2	6	8	2	16	18							
6 " 10 " . . . . .	1	5	5	9	9	4	25	27	1	9	10	2	11	13	5	20							
11 " 15 " . . . . .	1	10	11	4	5	5	15	18	2	8	10	4	6	10	6	18							
16 " 20 " . . . . .	1	7	10	3	5	3	15	23	1	54	30	4	5	6	13	15							
21 " 25 " . . . . .	5	15	19	1	6	9	15	15	6	19	25	4	6	10	15	16							
26 " 50 " . . . . .	5	10	14	6	15	11	50	5	16	16	35	10	25	53	11	13							
31 " 55 " . . . . .	1	11	12	1	5	6	10	5	2	1	7	1	2	3	5	5							
<b>1<sup>re</sup> zone</b> . . . . .	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>59</b>	<b>76</b>	<b>8</b>	<b>29</b>	<b>43</b>	<b>80</b>	<b>8</b>	<b>34</b>	<b>85</b>	<b>127</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>122</b>	<b>146</b>	<b>18</b>	<b>37</b>	<b>55</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>85</b>	<b>103</b>
56 à 40 " . . . . .	1	5	8	12	2	7	9	2	5	7	5	10	15	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5
41 " 45 " . . . . .	5	8	10	21	1	7	11	19	1	14	8	22	1	30	31	5	3	5	5	5	5	5	5
46 " 50 " . . . . .	9	6	8	25	15	15	5	51	2	2	6	5	9	14	1	1	1	1	1	1	1	1	1
51 " 55 " . . . . .	1	4	5	10	1	6	2	9	2	2	2	10	12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
56 " 60 " . . . . .	4	7	15	26	5	12	9	21	2	4	15	2	25	25	2	4	4	4	4	4	4	4	4
61 " 65 " . . . . .	20	15	35	9	10	5	22	2	6	2	10	5	6	11	1	5	4	4	4	4	4	4	4
66 " 70 " . . . . .	1	11	12	24	7	6	4	17	3	7	5	13	1	7	7	1	2	2	2	2	2	2	2
71 " 75 " . . . . .	1	4	2	7	1	2	2	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
<b>2<sup>e</sup> zone</b> . . . . .	<b>20</b>	<b>63</b>	<b>75</b>	<b>158</b>	<b>35</b>	<b>58</b>	<b>43</b>	<b>136</b>	<b>9</b>	<b>42</b>	<b>24</b>	<b>75</b>	<b>18</b>	<b>97</b>	<b>115</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>34</b>	<b>41</b>	<b>41</b>
76 à 80 " . . . . .	1	7	9	17	2	5	2	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
81 " 85 " . . . . .	6	11	5	20	7	5	1	15	1	2	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
86 " 90 " . . . . .	2	4	5	11	2	7	1	10	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
91 " 95 " . . . . .	4	5	8	17	3	9	1	15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
96 " 100 " . . . . .	8	5	5	11	1	1	1	2	1	2	1	4	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
101 " 105 " . . . . .	2	5	5	10	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
106 " 110 " . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
111 " 115 " . . . . .	17	5	2	24	4	1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
116 " 120 " . . . . .	5	10	1	14	1	6	1	8	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
121 " 125 " . . . . .	6	4	4	10	6	5	1	10	5	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
126 " 130 " . . . . .	2	1	1	4	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
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>54</b>	<b>60</b>	<b>44</b>	<b>158</b>	<b>28</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>74</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Total</b> . . . . .	<b>80</b>	<b>154</b>	<b>178</b>	<b>502</b>	<b>71</b>	<b>125</b>	<b>94</b>	<b>290</b>	<b>27</b>	<b>82</b>	<b>115</b>	<b>222</b>	<b>1</b>	<b>45</b>	<b>222</b>	<b>266</b>	<b>25</b>	<b>49</b>	<b>74</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>125</b>	<b>154</b>

B. Abonnements contractés par des												
1 à 5 kilom.	6 " 10 "	11 " 15 "	16 " 20 "	21 " 25 "	26 " 50 "	31 " 55 "	1 <sup>re</sup> zone	2 <sup>e</sup> zone	3 <sup>e</sup> zone	Total	Total général	
1 à 5 kilom. . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
6 " 10 " . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
11 " 15 " . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
16 " 20 " . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
21 " 25 " . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
26 " 50 " . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
31 " 55 " . . . . .	1	1	1	1	1	1	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>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</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>3</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>1</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>55</b>	<b>7</b>	
<b>Total général</b> . . . . .	<b>81</b>	<b>157</b>	<b>181</b>	<b>509</b>	<b>71</b>	<b>128</b>	<b>99</b>	<b>298</b>	<b>27</b>	<b>85</b>	<b>145</b>	<b>255</b>



Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS													
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT.							
		Rails cassés.	Défectiosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectiosité du tracé de la voie; surhaussément mal établi (variation trop brusque dans le niveau établi des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie (à) 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; bois 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 défectiosités ou avaries au matériel roulant.	Pausse position ou manoeuvre intempesive 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 . . .	1889 . . .	1										25	6	
		1888 . . .											9	8	
		Moyenne (1).	1					1					19	15	
2	Collisions aux bifurcations .	1889 . . .												1	
		1888 . . .												1	
		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.	1889 . . .					1								
		1888 . . .					1							1	
		Moyenne (1).												2	
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1889 . . .													
		1888 . . .													
		Moyenne (1).													
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1889 . . .					4								
		1888 . . .					5								
		Moyenne (1).					5								
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1889 . . .													
		1888 . . .												2	
		Moyenne (1).												2	
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1889 . . .	1				1	1	2	4		2	26		
		1888 . . .	5	1		2	1	1	2	2			20		
		Moyenne (1).	4	1	1	1	1	2	4	3		1	5	28	
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1889 . . .	2			1	2	1	6	1	2	1			
		1888 . . .			1		1		5		6	1			
		Moyenne (1).	1		1	1	3	1	3	3	6	2	3	2	
Ensemble . . .	1889 . . .	2	2		1	2	7	7	5	6		1	2	49	7
	1888 . . .		3	2		3	7	6	2	8		1		20	12
	Moyenne (1).	1	5	2	2	4	7	7	8	9		3	6	49	21

(1) Établie sur les résultats des neuf dernières années.

(2) Pour les années 1859 à 1885, voir annexe XIII du compte rendu de 1885.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

— Année 1889.

ET COLLISIONS.										NOMBRE de déraillements et collisions en général.			DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
EXÉCUTION DU SERVICE.										Trains de voyageurs et mixtes. Trains de marchandises, machines à vide, etc. Ensemble.			PERSONNES ATTEINTES (*).											
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machinistes manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne respectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrivant pas aussitôt l'ordre reçu.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.						VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
											Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.		
5	2	0	5	0	7	11	3	6	11	32	65	14	5	51	56	6	10	22	11	47	58			
"	"	11	4	2	8	5	2	2	15	28	45	8	4	2	6	5	2	5	7	4	11			
4	1	8	4	11	11	11	5	4	25	49	71	12	5	10	15	8	9	18	1	12	10	52		
1	"	"	"	"	"	2	"	1	1	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	1	"	"	"	"	"	1	2	"	2	2	2	4	"	"	"	"	2	2	2	4		
1	"	1	"	"	"	1	1	1	5	2	3	5	1	1	2	1	1	2	5	2	5			
2	"	1	"	"	"	"	"	2	1	5	4	2	"	1	1	5	"	5	5	1	4			
1	"	"	"	"	"	2	"	2	1	2	5	5	"	2	2	5	"	3	5	2	7			
2	"	"	"	"	"	2	"	1	1	5	4	2	"	2	2	1	1	5	2	5	5			
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	1	"	"	1	1	"	1	2	1	2	3			
"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	4	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	5	"	"	"	5	5	1	"	"	"	1	"	1	"	1	1			
"	"	"	"	"	"	5	1	"	"	5	5	1	"	"	"	1	1	"	1	1	1			
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	1	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	2	"	"	1	2	5	"	"	"	"	1	"	1	"	"	1	"		
"	"	"	"	"	"	7	9	1	15	39	64	2	"	"	1	2	5	1	2	5				
"	"	"	"	"	"	5	25	5	21	55	56	5	"	1	1	1	1	2	1	2	5			
"	1	"	"	"	"	5	13	1	24	59	62	2	"	"	"	1	1	2	1	1	2			
"	"	"	"	"	"	2	7	5	4	18	22	2	12	99	"	111	2	1	5	14	100	114		
"	"	"	"	"	"	2	10	1	10	15	25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	5	9	1	14	22	37	5	1	12	1	14	1	1	2	4	2	15	4	18
6	2	10	5	9	7	25	10	15	32	118	150	20	12	104	52	148	5	12	16	51	15	110	48	179
1	"	12	4	2	8	19	53	11	50	86	156	17	"	6	7	15	"	10	5	15	"	16	10	26
7	2	9	4	11	11	28	27	8	66	122	188	25	1	18	15	54	2	14	17	55	5	52	52	67

3<sup>e</sup> section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXXII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1889.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.																																			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des																																	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À double voie	À simple voie	Voyageurs et 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.	} Broges 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	} 20,655	}																
																									} Ingelmaester à Deynze, par Thielt. . . . .	}	} 25,438	} 25,438	}	} 25,438	} 25,438	}								
																																	} Roulers à Ypres. . . . .	}	} 22,030	} 22,030	}	} 22,030	} 22,030	}
} Roulers à Menin . . . . .	}	} 15,012	} 15,012	}	} 15,012	} 15,012	}																																	
								Gand-Eecloo-Bruges . . . . .	47,297	"	"	47,297	2,050	45,247	47,297	"																								
								Gand à Terneuzen (Pays-Bas). . . . .	26,318	14,590	"	40,908	"	40,908	40,908	"																								
								Grand Central belge.	} Entre- Sambre-et- Meuse. {	} Charleroy à Vireux (France); . . . . .	}	} 61,796	} 2,410	} 64,236	} 22,336	} 41,900	} 64,236	}																						
																			} Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanefle, de Mortelmé et de Philippeville. . . . .	}	} 43,391	}	} 43,391	}	} 1,555	} 41,746	} 41,139	} 2,162												
} Est belge. {	} Louvain à Givet (France) . . . . .	}	} 116,401	} 1,583	} 118,286	} 14,130	} 104,156																						} 118,286	}										
																															} Lodejinsart à Marcinelle, et embranchements industriels. . . . .	}	} 15,913	}	} 15,913	}	} 4,322	} 11,591	} 4,322	} 11,591
								} Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse) . . . . .	}	} 63,182	} 40,448	} 103,630	}	} 7,664	} 95,966	} 103,630	}																							
																		} Nord de la Belgique. {	} Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins . . . . .	}	} 62,838	}	} 62,838	}	} 10,516	} 52,322	} 56,852	} 5,986												
} Aerschot à Hérenthals . . . . .	}	} 22,240	}	} 22,240	}	} 1,130	} 21,110																						} 22,240	}										
																															} Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas). . . . .	}	} 8,600	} 22,530	} 31,130	}	}	} 31,130	} 31,130	}
								Hasselt à Mneseyck . . . . .	40,567	"	"	40,567	"	40,567	40,567	"																								
								Liège à Maestricht (Pays-Bas) . . . . .	18,183	10,899	"	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	}																						
																			} 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 . . . . .	}	} 30,653	}	} 30,653	}	} 30,653	}	} 29,885	} 768																														
											} Mons à la frontière vers Hautmont (France) . . . . .	}	} 15,890	}	} 15,890	} 159,617	}	} 15,890	}	}																				
																					} Namur à Liège. . . . .	}	} 73,373	}	} 73,373	}	} 73,373	}	} 72,829	} 483										
																															} Namur à Givet (France) . . . . .	}	} 46,391	} 3,400	} 49,791	}	} 6,134	} 43,667	} 49,791	}
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	1,726	19,420	20,356	790																																
Totaux. . . . .	(1) + (2) 1,261,188	200,080		1,461,268	230,922	1,230,346	1,418,820	42,448																																

(1) Non compris 350 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° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1889.

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 par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
Anvers à Gand. . . . .	Belge . . . . .	1	9	10	4	»	11	»	»	»
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	9	10	4	»	11	»	»	»
Chimay . . . . .	Belge . . . . .	4	9	13	»	3	16	3	2	5
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	9	13	»	3	16	3	2	5
Flandre occidentale. . . . .	Belge . . . . .	12	17	29	3	4	36	»	4	4
	Etranger . . . . .	1	2	3	1	»	4	»	»	»
	Ensemble.	13	19	32	4	4	40	»	4	4
Gand-Ecclou-Bruges . . . . .	Belge . . . . .	4	8	12	1	»	13	»	2	2
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	1	»	13	»	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	145
	Etranger . . . . .	7	13	20	2	»	22	4	4	8
	Ensemble.	44	75	119	25	»	144	38	82	120
Hasselt à Mœseyck . . . . .	Belge . . . . .	1	6	7	1	»	8	1	2	3
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	2	3
Liège à Maestricht . . . . .	Belge . . . . .	1	5	6	»	7	13	2	3	5
	Etranger . . . . .	1	2	3	»	»	3	»	1	4
	Ensemble.	2	7	9	»	7	16	2	4	6
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	Belge . . . . .	9	14	23	2	4	26	6	15	21
	Etranger . . . . .	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	10	16	26	2	4	29	6	15	21
Malines à Terneuzen . . . . .	Belge . . . . .	6	4	10	»	2	12	»	2	2
	Etranger . . . . .	2	2	4	1	»	5	»	»	»
	Ensemble.	8	6	14	1	2	17	»	2	2
Nord belge . . . . .	Belge . . . . .	18	29	47	5	22	74	23	84	107
	Etranger . . . . .	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	29	48	5	22	75	23	84	107
Taviers à Embresin. . . . .	Belge . . . . .	»	»	»	5	»	5	1	2	3
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	»	5	1	2	3
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	Belge . . . . .	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Etranger . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX. . . . .	Belge . . . . .	99	171	270	41	40	351	73	194	267
	Etranger . . . . .	45	24	39	4	»	43	1	6	7
	Ensemble.	144	195	309	45	40	394	74	200	274

N° XXXIV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1889.

Comparaison des années 1889 et 1888.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
		Auver à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Écluse-Bruges.	Gand à Tournai.	Grand Central belge.	Hasselt à Moresnet.	Liège à Maastricht.	Liégeois-Limbourgeois (1)	Mabius à Tournai.	Nord belge.	Tatiers à Embrésin.	Ternouie à St-Nicolas.	Ensemble.
<b>Matériel de traction.</b>															
Locomotives. . .	en 1889 . .	12	7	35	7	19	200	3	(1) 10	27	12	(2) 204	3	6	539
	en 1888 . .	12	7	35	7	7	201	3	(2) 10	27	12	(1) 204	3	6	534
Différences pour 1889. . .		"	"	"	"	+ 3	- 1	"	"	"	"	"	"	"	+ 5
Tenders . . .	en 1889 . .	"	7	31	3	6	124	"	7	19	11	161	"	"	372
	en 1888 . .	"	7	31	3	4	125	"	7	19	11	161	"	"	371
Différences pour 1889. . .		"	"	"	"	+ 2	- 1	"	"	"	"	"	"	"	+ 1
Voitures à vapeur	en 1889 . .	"	"	6	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	9
	en 1888 . .	"	"	6	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	9
Différences pour 1889 . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
<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	210	6	11	—	15	57	1	9	412
	mixtes . . .	12	5	17	5	2	50	2	(5) 16	—	7	(6) 25	5	3	149
	Ensemble. . .	64	12	114	40	13	345	8	33	(1)	34	154	6	15	848
Fourgons à bagages . . . . .	12	8	44	5	5	212	2	(7) 14	(1)	11	142	2	4	468	
Wagons à marchandises	ouverts . . .	53	193	310	53	161	5,859	44	179	—	298	3,750	57	20	10,984
	fermés. . .	43	2	133	41	13	586	15	68	—	18	435	"	15	1,378
	pr chevaux. . .	"	"	6	"	"	6	2	1	—	"	10	"	"	25
	pr bétail. . .	3	8	56	"	8	579	16	1	—	50	50	4	7	782
	Ensemble. . .	99	209	505	94	182	7,030	78	249	(1)	366	4,245	61	42	13,169
Véhicules divers . . . . .	9	1	"	3	1	17	4	"	(1)	4	5	"	2	41	
TOTALS (véhicules de transport)	en 1889 . .	184	230	663	142	203	7,404	92	296	(1)	415	4,546	69	63	14,507
	en 1888 . .	183	230	644	137	203	7,604	92	262	—	409	4,480	69	63	14,376
Différences pour 1889. . .		+ 1	"	+ 19	+ 5	"	"	"	+ 34	—	+ 6	+ 66	"	"	+ 131

(1) A la fin de 1889, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 1<sup>re</sup> classe, 8 voitures mixtes et 27 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau liégeois-limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,468 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1889 comprenait : 2,245 wagons ouverts, 1,678 wagons fermés, 447 wagons pour chevaux, 517 wagons pour bétail et 527 véhicules divers.

(2) Dont 5  
(3) — 19  
(4) — 42  
(5) — 10  
(6) — 11  
(7) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1889.

Comparaison des années 1889 et 1888.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes abandonnées ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand . . . . .	406,367	37,995	5,780	450,342	"	"	"	"	406,367	37,995	5,780	450,342
Chimay . . . . .	566	67,648	216,400	284,614	(1) 148	(1) 8,750	(1) 27,746	(1) 36,644	714	76,408	244,140	321,262
Flandre occidentale . . . . .	(2) 731,418	141,746	119,069	992,233	26	"	"	26	(2) 731,444	141,746	119,069	992,259
Gand-Ecloo-Bruges . . . . .	242,247	52,145	"	294,392	"	"	"	"	242,247	52,145	"	294,392
Gand à Terneuzen . . . . .	14,965	23,737	112,049	155,751	"	"	"	"	14,965	23,737	112,049	155,751
Grand Central belge . . . . .	1,573,234	1,330,419	371,977	3,275,630	84,641	272	18	84,931	1,657,875	1,330,691	371,995	3,360,561
Hasselt à Maeseyck . . . . .	"	378	100,912	101,320	"	"	"	"	"	378	100,912	101,320
Liège à Maestricht . . . . .	(3) 239,752	101,508	10,206	351,466	"	"	"	"	(3) 239,752	101,508	10,206	351,466
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	391,985	424,384	2,178	818,547	"	"	"	"	391,985	424,384	2,178	818,547
Malines à Terneuzen . . . . .	236,656	94,624	89,023	419,303	"	"	"	"	236,656	94,624	89,023	419,303
Nord belge . . . . .	(4) 1,442,579	1,251,347	"	2,693,926	"	"	"	"	(4) 1,442,579	1,251,347	"	2,693,926
Taviers à Embresin . . . . .	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	62,849	13,263	8,335	84,449	12,343	2,381	1,639	16,363	75,192	15,646	9,974	100,812
TOTAUX POUR 1889 . . . . .	5,342,816	3,544,196	1,071,959	9,958,973	97,158	11,413	29,397	137,968	5,439,976	3,555,609	1,074,354	10,069,940
— pour 1888 . . . . .	5,115,362	3,442,553	1,044,518	9,602,433	97,320	12,136	30,372	139,828	5,212,682	3,454,719	1,074,920	9,742,321
Différences pour 1889 . . . . .	+ 227,456	+ 101,613	+ 30,411	+ 359,450	— 162	— 723	— 975	— 1,860	+ 227,294	+ 100,890	+ 29,436	+ 327,619

(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 143,093 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 116,800 — — par les trains-tramways.

(4) — 430,492 — — — — —

N° XXXVI. — 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.)	29,559	55,287	3,107	5,552	30,980	77,469
	2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	236,932	257,079	24,496	26,270	196,737	294,957
	3 <sup>e</sup> — et prix réduits . ( — )	888,876	533,284	237,017	121,029	1,569,453	1,054,846
	Ensemble. ( — )	1,155,367	845,650	264,620	152,851	1,797,172	1,424,272
Bagages.	taxés au minimum . . . . . (colis.)	1,384	853	•	•	40,096	20,047
	— au poids . . . . . (quintaux)	4,452	5,620	4,100	2,938	18,315	
	Ensemble. . . . .	—	6,473	—	2,938	—	20,047
Petites mar- chandises	taxées au minimum . (expéditions.)	42,594	49,273	•	•	244,623	99,163
	— au poids . . . . . (quintaux.)	35,398	78,194	15,948	20,534	267,666	101,792
	Ensemble. . . . .	—	97,467	—	20,534	—	200,955
Grosses mar- chandises.	taxées au minimum . . (expéditions.)	8,646	47,673	•	•	26,260	26,008
	— au poids . . . . . (tonnes.)	54,422	174,209	206,354	333,366	692,706	1,444,232
	Ensemble. . . . .	—	191,882	—	333,366	—	1,470,240
Finances . . . . . (groups.)	3,580	1,929	434	751	20,742	5,276	
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	4	103
	— à petite — ( — )	•	•	9	180	•	•
	Ensemble. ( — )	•	•	9	180	4	103
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	44	176	1,250	18,646
	— à petite — ( — )	16,828	32,078	1,237	44,576	652	6,251
	Ensemble. ( — )	16,828	32,078	1,281	44,752	1,902	24,897
Produits extraordinaires . . . . . (francs.)	—	21,656	—	20,408	—	44,695	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. ( — )	—	1,197,135	—	545,777 <sup>(2)</sup>	—	2,860,485	
Dépenses — — — — — ( — )	—	699,994	—	379,065 <sup>(1)</sup>	—	1,582,770	
Excédents	des recettes sur les dépenses. ( — )	—	497,141	—	166,712	—	1,277,715
	des dépenses sur les recettes. ( — )	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation . . . . .	—	58.47 p. %	—	69.45 p. %	—	55.33 p. %	

(1) Les chiffres de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, nistrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors

(2) Y compris le mouvement (538,020 voyageurs) et la recette (204,467 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Y compris une somme de 54,547 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, Chimay.

(4) Y compris une somme de 5,954 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

*et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1889.*

DES COMPAGNIES.											
GAND-EECLOO- DRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8.271	14.475	1.582	2.397	442.444	215.334	948	2.214	17.652	29.811	204.543	402.233
116.065	126.824	9.323	8.682	521.264	661.348	5.680	9.401	69.747	67.285	1.180.214	1.451.843
302.259	214.049	224.438	166.534	4.235.406	2.429.984	51.313	45.086	942.970	425.893	8.471.434	4.987.705
126.595	355.045	235.343	177.613	4.888.814	3.306.663	57.941	56.698	1.030.339	522.989	9.856.191	6.844.784
4.224	754	503	689	19.404	58.294	685	342	"	"	33.296	101.524
1.445	4.664	235	—	16.015	—	422	885	9.795	9.438	31.479	—
—	2.418	—	689	—	58.294	—	1.227	—	9.438	—	401.524
54.079	21.289	5.823	1.602	297.627	517.440	19.872	6.674	"	"	664.620	933.713
28.475	22.337	10.109	8.642	175.831	—	8.055	8.366	41.494	28.446	602.376	—
—	43.626	—	10.244	—	517.440	—	15.031	—	28.446	—	933.713
5.693	6.946	479	508	49.940	9.238.614	883	1.374	"	"	91.874	42.024.738
95.124	189.574	320.538	328.038	4.493.146	—	23.029	39.763	180.857	554.431	6.370.876	—
—	166.520	—	328.546	—	9.238.614	—	41.439	—	554.431	—	42.024.738
3.775	979	216	577	16.279	3.313	1.039	257	2.916	766	48.978	43.848
"	"	"	"	64	4.310	"	"	3	42	71	4.455
"	"	"	"	20	2.644	"	"	"	"	29	2.794
"	"	"	"	84	6.924	"	"	3	42	400	7.249
314	6.299	"	"	4.312	11.815	"	"	76	4.449	5.966	38.355
4.489	14.323	289	2.497	102.615	115.217	472	5.882	629	7.268	124.211	198.092
1.803	20.622	289	2.497	106.927	127.032	472	5.882	705	8.687	130.177	236.447
—	45.441	—	19.973	—	130.335	—	24.784	—	74.357	—	371.621
—	634.624	—	540.141	—	13.408.585	—	145.021	—	1.499.156	—	20.530.921
—	359.874	—	274.911	—	6.814.918	—	157.262	—	635.238	—	10.904.029
—	274.750	—	265.230	—	6.593.607	—	"	—	563.918	—	9.639.433
—	"	—	"	—	"	—	12.241	—	"	—	12.241
—	56.71 p. %	—	50.90 p. %	—	50.82 p. %	—	108.11 p. %	—	32.97 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — 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 afférentes à chacune de ces catégories de transports.

Liège à Visé.

du chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de

dont il est question dans le renvoi (3) ci-dessus.

## N° XXXVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	1 <sup>re</sup> classe. . . . . (nombre.)	204,543	402,233	41,400	40,686	14,355	20,224
	2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	1,180,314	4,431,843	403,059	489,086	65,839	65,965
	3 <sup>e</sup> — et prix réduits . . ( — )	8,471,434	4,987,703	368,961	360,558	415,644	224,076
	Ensemble. ( — )	9,856,191	6,841,781	483,420	590,330	493,835	310,263
Bagages	taxés au minimum . . . . . (colis.)	33,296	101,524	3,898	4,965	4,784	891
	— au poids . . . . . (quintaux.)	51,479		4,020	10,348	4,733	2,456
	Ensemble. . . . .	—	—	42,343	—	3,347	
Petites marchandises	taxées au minimum. . . (expéditions.)	664,620	933,713	413,482	37,373	73,534	66,495
	— au poids. . . . . (quintaux.)	602,376		84,748	448,647	29,553	
	Ensemble. . . . .	—	—	456,020	—	66,495	
Grosses marchandises	taxées au minimum. . . (expéditions.)	91,871	12,024,738	41,488	43,786	5,864	7,830
	— au poids. . . . . (tonnes.)	6,370,876		1,011,580	1,606,796	526,342	662,599
	Ensemble. . . . .	—	—	1,620,882	—	670,429	
Finances . . . . . (groups)	48,978	43,848	5,826	4,793	9,584	2,393	
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	71	4,453	34	948	"	"
	— à petite — ( — )	29	2,794	"	"	"	"
	Ensemble. ( — )	400	7,249	34	918	"	"
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse. (nombre.)	5,966	38,355	218	5,515	42	217
	— à petite — ( — )	424,211	498,092	2,846	36,203	464	4,804
	Ensemble. ( — )	430,177	236,447	3,064	41,720	476	2,021
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)	—	371,621	—	44,024	—	77,989	
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux. ( — )	—	20,530,921	—	2,467,702	—	1,432,944	
Dépenses — — — — ( — )	—	10,904,029	—	4,465,819	—	573,344	
Excédents	des recettes sur les dépenses. ( — )	—	9,630,133	—	1,001,883	—	559,600
	des dépenses sur les recettes. ( — )	—	42,241	—	"	—	"
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation . . . . .	—	—	—	59.40 p. %	—	50.61 p. %	

(1) 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

(2) Déduction faite d'une somme de fr. 1,441 représentant la perte sur l'échange du matériel de transport.

(3) Cet excédent a été dépensé pour achever la réfection de la route en rails d'acier.

*recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1889. (Suite.)*

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE		
NORD BELGE.		TAVIERS A ENBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.			
471,024	4,029,781	•	•	2,787	2,721	704,109	4,495,615	42.94	3.72	
790,133	887,210	32,000	6,679	34,642	21,403	2,207,892	2,622,186	22.68	6.52	
3,997,968	4,803,463	•	•	153,673	66,778	13,407,677	7,442,580	64.38	18.50	
5,259,130	3,720,454	32,000	6,679	491,102	90,902	16,319,678	11,560,411	100. "	28.74	
•	•	•	•	600	298	39,578	}	212,204	100. "	0.60
42,056	424,245	•	•	480	477	99,768	}			
—	424,245	—	•	—	775	—	}	242,204	100. "	0.60
•	•	•	•	42,745	44,609	896,381	}	1,615,051	100. "	4.01
289,984	429,795	4,612	4,935	47,077	42,484	1,025,352	}			
—	429,795	—	4,935	—	27,093	—	}	1,615,051	100. "	4.01
•	•	•	•	3,051	2,332	112,274	}	23,855,200	100. "	59.31
7,893,393	9,423,429	24,433	31,456	74,591	82,234	13,901,485	}			
—	9,423,429	—	31,456	—	84,566	—	}	23,855,200	100. "	59.31
115,335	20,527	•	•	5,550	474	485,270	39,039	400. "	0.10	
•	•	•	•	•	•	105	5,373	46.82	0.01	
225	3,300	•	•	4	8	255	6,402	53.18	0.02	
225	3,300	•	•	4	8	360	11,475	100. "	0.03	
•	•	•	•	4	17	6,200	44,104	43.65	0.11	
29,570	41,318	•	•	274	1,509	157,062	278,928	86.35	0.69	
29,570	41,318	•	•	275	1,526	163,262	323,032	100. "	0.80	
—	2,083,477	—	•	—	(2) 39	—	2,577,450	—	6.41	
—	15,846,545	—	40,070	—	205,383	—	40,223,562	—	400. "	
—	6,751,563	—	28,450	—	435,644	—	19,858,846	—	—	
—	9,094,982	—	(3) 11,620	—	69,739	—	}	20,364,716	—	—
—	•	—	•	—	•	—	}			
—	42.60 p. %	—	71.00 p. %	—	66.04 p. %	—	49.37 p. %	—	—	

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.

## N° XXXVII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	<b>DÉSIGNATION DU PERSONNEL.</b>		
		Anvers à Gand.	Climby.
	<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. . . . .	4	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte . . . . .	16	11
8	Capitaines et seconds de steamers . . . . .	3	•
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc. . . . .	2	4
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. . . . .	24	26
13	Facteurs de station et surveillants de gare . . . . .	9	4
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins. . . . .	15	11
	Ensemble (rubrique A). . . . .	71	61
	<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'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc. . . . .	98	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. . . . .	107	78
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. . . . .	121	21
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.) . . . . .	13	•
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.) . . . . .	13	1
	Ensemble (rubrique B). . . . .	352	138
	TOTALS (rubriques A et B) pour 1889 . . . . .	423	199
	— — — — — pour 1888 . . . . .	422	195
	Différences pour 1889 . . . . .	+ 1	+ 4

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1889.  
années 1889 et 1888.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Ecclou-Druges.	Gand à Ternuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maseyok.	Liège à Mastricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Ternuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Ternouart à Saint-Nicolas.	1889.	1888.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	45	45
•	•	•	3	•	•	•	•	•	•	•	3	3
3	2	2	24	1	3	•	3	2	•	•	45	44
•	•	•	19	•	•	3	•	11	•	•	33	34
•	•	•	•	•	•	2	1	•	•	•	3	3
3	5	2	118	1	2	6	3	12	•	1	163	165
25	14	7	145	6	13	26	14	50	•	6	333	329
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	3	3
1	2	•	•	•	•	•	1	81	1	•	89	93
•	•	1	•	•	•	2	•	•	1	1	6	6
1	2	1	18	2	3	6	•	13	•	•	49	50
77	18	8	306	4	26	52	26	221	•	10	795	773
59	5	3	70	•	11	12	6	76	1	2	255	254
50	6	9	197	2	15	45	8	227	2	4	591	571
226	55	34	901	18	74	155	63	694	6	25	2,383	2,313
228	50	46	1,588	10	41	104	131	1,040	2	25	3,401	3,351
471	91	52	952	41	90	210	120	631	3	38	2,884	3,009
153	47	16	627	5	31	223	75	490	1	16	1,826	1,801
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	13	13
4	•	2	46	1	2	6	1	82	•	1	159	161
856	188	116	3,213	57	164	543	327	2,243	6	80	8,283	8,335
1,082	243	150	4,114	75	238	698	390	2,937	12	105	10,666	10,678
1,025	236	154	4,233	78	233	690	402	2,891	12	107	10,678	—
+ 57	+ 7	— 4	— 119	— 3	+ 5	+ 8	— 12	+ 46	•	— 2	— 12	—

## N° XXXVIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																		
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)						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.			
Anvers à Gand . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	3
Chimay . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flandre occidentale. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	4
Gand-Eecloo-Bruges. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Gand à Terneuzen. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grand Central belge . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	4	6	7
Hasselt à Maeseyck . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liège à Maestricht . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1
Liégeois-Limbourgeois. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	3
Malines à Terneuzen . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord belge. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	2	3	21	39	63
Taviers à Embresin . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAUX pour 1889. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	7	6	37	40	83
— pour 1888. . . . .	0	0	4	4	4	0	4	4	0	4	2	0	2	3	5	15	33	23	74
Différences pour 1889. . . . .	0	0	-4	-4	-4	0	-4	-4	0	-4	-2	0	+2	0	+2	-9	+4	+17	+12

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1889.

années 1889 et 1888.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. <small>manœuvres de trains, ivresse, suicide, etc.)</small>																							
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	1	3	»	»	»	»	»	2	1	3	»	»	»	»	»	2	1	3
»	»	»	»	»	1	1	2	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
3	1	»	4	3	6	»	9	»	1	»	1	»	4	»	4	3	1	»	4	3	6	»	9
»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2
1	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	1
6	4	»	10	7	12	»	19	»	2	»	2	1	6	»	7	6	4	»	10	7	12	»	19
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	1	1	2	»	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	1	2
2	1	»	3	4	2	»	6	»	»	»	»	2	1	»	3	2	1	»	3	4	2	»	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
14	4	4	19	14	26	44	84	»	1	1	2	3	21	39	63	11	4	4	19	14	26	44	84
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
23	10	4	37	29	51	47	127	»	4	3	7	6	37	40	83	23	10	4	37	29	51	47	127
48	7	4	59	33	42	30	105	»	2	4	6	16	33	23	72	18	7	4	29	34	42	31	107
+3	+3	»	+8	-4	+9	+17	+22	»	+2	-1	+1	-10	+4	+17	+11	+5	+3	»	+8	-5	+9	+16	+20

(176)

(1)

# **PARTIE B.**



**POSTES.**

(2)

## POSTES.

---

### I.

#### **Renseignements généraux.**

##### § 1<sup>er</sup>. SERVICE INTERNATIONAL.

Pendant l'exercice 1889, les îles Comores, placées sous le protectorat de la France, ont été rangées sous le régime de l'Union postale universelle. Un arrangement spécial, mis à exécution le 1<sup>er</sup> octobre, a élevé les limites de poids et de dimensions des échantillons, dans les relations entre la Belgique et l'Italie.

L'échange des lettres avec valeur déclarée aux conditions de l'arrangement de Paris du 1<sup>er</sup> juin 1878 a été organisé entre la Belgique et les colonies ou établissements français ci-après : Oboek, Mayotte, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Sainte-Marie de Madagascar, Tamatave (Madagascar) et Libreville (Gabon).

Enfin, le maximum de l'import des mandats échangés entre la Belgique et les États-Unis a été porté de 30 à 100 dollars par mandat.

##### § 2. SERVICE INTÉRIEUR.

La loi du 26 juin 1889, dont l'exécution a été réglée par un arrêté royal du 12 juillet suivant, a chargé l'Administration des postes d'adresser sur leur demande, aux créateurs, bénéficiaires, cessionnaires ou donneurs d'aval des effets de commerce qui lui sont confiés, un avis du paiement ou du non-paiement de ces valeurs. Le coût de cet avis est fixé à 40 centimes.

Cette même loi a modifié le tarif applicable aux échantillons réunis à des imprimés; elle a autorisé le Gouvernement à fixer les limites de poids et de dimensions des échantillons et à déterminer les annotations que ces envois peuvent porter. L'arrêté royal d'exécution a élevé le poids maximum des échantillons de 250 à 350 grammes; il a fixé les dimensions extrêmes de ces envois à 30 centimètres en longueur, 20 centimètres en largeur et 10 centimètres en épaisseur et enfin, il a permis de faire, sur les échantillons, certaines annotations nouvelles dont l'expérience avait fait reconnaître l'utilité.

Un arrêté royal du 10 juillet 1889 a modifié la base d'application de la taxe d'encaissement des actions ou obligations amorties, en ce sens que cette taxe, au lieu d'être perçue sur chaque titre séparément, est calculée d'après la valeur totale des titres figurant sur un même bordereau et susceptibles d'être encaissés en une fois.

Le même arrêté a soumis à une taxe supplémentaire de 20 centimes par valeur, les titres amortis sujets à visa, préalablement à la présentation au paiement.

Un arrêté ministériel de la même date a déterminé les additions autorisées sur les imprimés et donné plus de latitude au public pour l'emballage de ces envois.

Un arrêté royal du 16 novembre 1889 a autorisé les habitants des campagnes à recourir à l'intermédiaire des facteurs ruraux en tournée, pour le paiement des effets de commerce non protestables, qui, non soldés à présentation, se trouvent encore aux bureaux de poste, et pour le règlement à domicile des bordereaux de quittances, dont la somme à liquider en espèces n'excède pas 500 francs.

**Statistique des correspondances.**

§ 1<sup>er</sup>. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 14,  
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1889 . . . . .	68,079,200	27,388,161	95,467,361
	En 1888 . . . . .	64,663,036	26,377,297	90,940,333
	Différences en 1889. . .	+3,516,164 ou + 5.45 p. %	+1,010,864 ou + 3.83 p. %	+4,527,028 ou + 4.98 p. %
Cartes postales . . . . .	En 1889 . . . . .	28,453,048	5,878,626	34,331,674
	En 1888 . . . . .	23,212,202	4,272,346	27,484,548
	Différences en 1889. . .	+5,240,846 ou + 22.58 p. %	+1,606,280 ou + 37.60 p. %	+6,847,126 ou + 24.91 p. %
Totaux . . . . .	En 1889 . . . . .	96,532,248	33,266,787	129,799,035
	En 1888 . . . . .	87,776,238	30,649,643	118,424,881
	Différences en 1889. . .	+8,757,010 ou + 9.98 p. %	+2,617,144 ou + 8.51 p. %	+11,374,154 ou + 9.60 p. %

La progression sensible du mouvement de la correspondance manuscrite est la conséquence de l'activité commerciale qui s'était manifestée déjà dans les derniers mois de 1888 et qui n'a pas cessé de se développer pendant l'exercice 1889.

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 1889, de 4,417,056 contre 4,654,286 pour 1888. C'est, pour 1889, 257,250 cartes ou 5.09 p. % en moins.

En 1889, la poste a, en outre, transporté 17,021,282 lettres de service. C'est, sur 1888, (15,977,216), une augmentation de 1,044,066 ou de 6.55 p. %.

I, p. B, 14,  
et III, 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 1889 . . . . .	91,346,377	68,457,974	3,544,359	4,087,606
En 1888 . . . . .	95,837,755	59,960,862	3,304,471	842,400
Différences en 1889 . . . . .	- 4,491,378 ou - 4.48 p. %	+ 8,497,112 ou + 14.17 p. %	+ 240,188 ou + 7.27 p. %	+ 245,206 ou + 29.11 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

III, p. B, 18.

Le mouvement des journaux qui était stationnaire ou à peu près, depuis quelques années, accuse une diminution assez sensible (4.48 p. %), pour 1889, sans qu'il soit possible de l'expliquer autrement que par la rareté des élections législatives pendant cet exercice. Cette diminution porte presque exclusivement sur le nombre des journaux de et pour l'intérieur et elle affecte à la fois les journaux dont l'abonnement est pris à la poste et ceux qui sont expédiés sous adresse particulière.

Par contre, le nombre des imprimés a augmenté en 1889 de 14.17 p. % comparativement au mouvement de l'année antérieure. Cette augmentation, comme celle de la correspondance manuscrite, doit être attribuée à l'activité des transactions commerciales pendant l'exercice écoulé.

## § 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées entre les bureaux belges, qui avait été de 65,688,820 en 1888, s'est élevé à 67,142,574 en 1889, soit en plus 3,453,554 lettres ou 5.42 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 1889, de 80,466,893.

C'est une moyenne de 15.20 lettres par habitant, en prenant pour base du

calcul la population du royaume au 31 décembre 1889 (6,095,798 habitants). Cette moyenne était de 12.75 par habitant pour 1888.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1889, de 6.17 pour mille lettres expédiées (496,795 sur 80,466,895).

III, p. B, 18. En 1889, il est tombé en rebut 170,478 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 102,543 lettres (60.14 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1888, il y avait eu 168,419 lettres-rebut, dont 98,845 (58.79 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1889, de 5,771, dont 107 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 20,889-56. Il en a été retrouvé 1,055 ou 27.45 p. %, parmi lesquelles 21 contenaient pour fr. 5,650-80 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1888 s'étaient élevées au chiffre de 5,555, dont 167 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 11,655-26. Sur ce nombre, 580 lettres ou 17.29 p. %, dont 20 renfermaient pour fr. 1,538-80 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres ordinaires internationales était de 25,565,451 en 1888; il est de 26,544,559 en 1889; augmentation: 979,108 ou 5-86 p. %.

#### § 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, qui était de 618,220 en 1888, s'est élevé, en 1889, à 675,763 dans le service intérieur. C'est 57,543 envois ou 9.31 p. % en plus pour 1889.

Trois lettres recommandées ont été perdues dans le service belge en 1889.

Le mouvement international a, en 1889, donné lieu à un échange de 912,034 lettres recommandées. C'est, sur 1888 (874,242), un accroissement de 57,792 ou de 4.52 p. %.

#### § 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 17,  
et III, p. B, 18. En 1889, il a été expédié 261,065 lettres assurées en provenance et à destination du royaume, d'une valeur globale de fr. 519,205,975-60. C'est, sur 1888, une augmentation de 5.067 en nombre et de fr. 3,458,459-28 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,223 francs pour 1889; il était de 1,150 francs en 1886, de 1,141 francs en 1887 et de 1,255 francs en 1888.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1889, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 110,278-50. C'est, sur 1888, une augmentation de fr. 1,150-15. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,101-60 en 1889, contre fr. 45,098-80 en 1888, soit une augmentation de fr. 2-80.

En *service international*, il a été échangé 431,588 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 421,271,771-20. C'est, sur 1888, une diminution de 6,036 en nombre et de fr. 432,407-72 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1889, le nombre de 592,651 envois, représentant une valeur de fr. 440,477,744-80, avec un produit de fr. 230,795-75.

Aucune lettre valeur n'a été perdue en 1889. Une seule lettre de l'espèce, assurée pour 1,146 francs, a été spoliée d'une partie du contenu, soit de 640 francs, dont fr. 590-15 ont été remboursés par le Trésor et fr. 49-85, supportés par les agents en défaut.

### § 5. ENVOIS EXPRESS.

Le mouvement des envois express est en progression sensible. Le nombre de ces envois remis dans le royaume a été, pour l'année 1889, de 518,012, dont 504,568 dans le rayon local du bureau de destination et 15,644 en dehors de ce rayon.

33,769 ont été délivrés par la poste et 484,243 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1888 (434,753), l'augmentation est de 83,279 (ou 19.16 p. %).

## III.

### Opérations pour compte de tiers.

#### A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

##### § 1<sup>er</sup>. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre des mandats émis, en 1889, s'élève à 955,512 et le montant à fr. 95,517,734-26 (défalcation faite de 92,526 mandats pour une somme de fr. 27,484,175-15, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce). II, p. B, 16,  
et III, p. B, 18  
et 19.

L'augmentation sur l'année 1888 a été de 25,897 titres (2.85 p. %), d'une valeur de fr. 2,939,959-75 (3.24 p. %).

L'émission de ces titres a donné lieu à la perception d'une taxe de fr. 315,287-80, soit une augmentation de fr. 41,059-55 sur 1888 (3.64 p. %). II, p. B, 16.

La valeur moyenne du mandat, qui était de 100 francs en 1888, n'a pas varié.

##### § 2. BONS DE POSTE.

918,955 bons de poste, d'une valeur de 7,595,752 francs, ont été délivrés, en 1889, ce qui représente une augmentation, sur 1888, de 52,828 titres (6.10 p. %), pour un montant de 477,354 francs (6.70 p. %). II, p. B, 16,  
et III, p. B, 18  
et 19.

Le produit de la taxe a dépassé de fr. 3,418-10 celui de l'année précédente (soit 6.56 p. %).

## § 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

II, p. B, 16,  
et III, p. B, 18  
et 19.

L'émission des mandats internationaux continue à s'accroître.

En 1889, il a été délivré 8,722 titres en plus qu'en 1888 (5.11 p. %), et le montant a dépassé de fr. 211,749-24 celui de cette dernière année (1.44 p. %).

Les taxes perçues en Belgique ont subi une augmentation de fr. 4,088-74 (2.41 p. %).

## B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1<sup>er</sup>. ACCEPTATION.

En 1889, il a été déposé à l'acceptation 38,709 effets de commerce, pour lesquels il a été perçu fr. 7.741-80 de taxes. Pendant l'exercice précédent, le nombre d'effets s'était élevé à 38,227 et le produit des taxes à fr. 7,643-40.

L'augmentation a donc été de 482 effets (1.26 p. %) représentant fr. 96-40 de taxes.

Le nombre total des protêts a atteint 608, dont 524 par huissiers et 284 par agents des postes.

## § 2. ENCAISSEMENT.

Les dépôts d'effets à l'encaissement continuent à augmenter dans de notables proportions.

Le nombre de ces effets, qui s'était élevé à 1,732,072 en 1888, a atteint, en 1889, 1,827,151, soit une différence de 95,059 effets (5.49 p. %) en faveur de ce dernier exercice.

Le montant des effets déposés, qui était de fr. 599,647,860-98 en 1888, s'est élevé, en 1889, à fr. 424,988,926-32, soit une augmentation de fr. 23,541,063-34 (6.34 p. %).

Quant au produit de la taxe, il a atteint, en 1889, fr. 637,359-95, dépassant de fr. 34,364-75 (5.70 p. %) le chiffre de 1888 (fr. 602,995-20).

Il a été dressé 31,962 protêts par huissiers et 83,809 par les agents des postes.

## C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

Les résultats de l'exercice 1889 accusent une progression très sensible dans le nombre des coupons de rente et des titres amortis remis à l'encaissement à la poste.

En vue de permettre les dépôts importants, pour lesquels la rétribution exigée semblait trop élevée eu égard aux prestations à remplir, la base d'application de la taxe d'encaissement des titres amortis a été modifiée, à partir du 1<sup>er</sup> août 1889, de façon que cette taxe, au lieu d'être perçue sur chaque titre séparément, n'est plus calculée que sur la valeur totale des titres déposés ensemble et susceptibles d'être encaissés en une fois. Par contre, il a été reconnu équitable de percevoir une taxe supplémentaire de

20 centimes par titre. pour les valeurs de l'espèce qui doivent être visées préalablement à la présentation au paiement.

Le nombre de coupons <sup>(1)</sup> et de titres amortis qui était de 153,873 en 1888, est monté à 157,636 en 1889, soit une augmentation de 23,783 ou 17.77 p. %.

Le montant de ces valeurs déposées pendant le dernier exercice a atteint fr. 1,400,548-82, dépassant de fr. 51,574-89 (2.31 p. %) celui des dépôts effectués en 1888 (fr. 1,368,975-95).

Il a été perçu fr. 5,104-80 de taxes en 1889 contre fr. 5,004-80 en 1888, soit une augmentation de 100 francs ou 5.45 p. %.

#### D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre de quittances déposées en 1889, s'est élevé à 3,491,243 et le montant à fr. 103,104,548-23. II, p. B, 17,  
et III, p. B, 18  
et 19.

Comparativement à l'année précédente, l'augmentation est de 177,017 (3.54 p. %) par rapport au nombre, et de fr. 15,012,839-66 (17.04 p. %) quant au montant.

La taxe, qui a produit fr. 485,690-28 en 1888, a atteint, en 1889, fr. 550,589-03, soit une différence en plus de fr. 46,698-77 (9.63 p. %).

Les chiffres indiqués pour 1889, comprennent 36,446 quittances de remboursement, d'une somme totale de fr. 443,044-69 et ayant rapporté fr. 6,103-53 de taxes. II, p. B, 17

#### E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

A dater du 13 mai 1889, le maximum des valeurs, dans les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg, a été porté de 500 francs à 1,000 francs par titre, le maximum par envoi restant fixé à 5,000 francs. II p. B, 17,  
et III, p. B, 18  
et 19.

En 1889, le nombre des valeurs expédiées de Belgique s'est élevé à 83,136, dépassant de 20,006 (50.72 p. %) le nombre de titres (63,150) expédiés en 1888.

Le montant des valeurs à l'expédition, qui était de fr. 2,354,904-11 en 1888, a atteint fr. 2,456,251-94, en 1889, soit une différence en plus de fr. 101,347-83, ou 4.30 p. %.

Le nombre des valeurs reçues de l'étranger, en 1889, est tombé de 65,729 à 57,875, d'où une diminution de 7,856 (11.93 p. %).

Par contre, le montant de ces valeurs se chiffre, en 1889, par une somme de fr. 2,715,669-22 tandis qu'en 1888, il n'était que de fr. 2,608,317-16, ce qui représente une augmentation de fr. 107,352-06 (4.12 p. %).

La taxe a produit, en 1889, fr. 6,596-50 au lieu de fr. 6,379-50 qu'accusait l'exercice 1888, et a donné ainsi une nouvelle augmentation de fr. 216-80 (3.40 p. %).

---

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture pas les bureaux de poste.

## F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Le nombre des abonnements souscrits en 1889, a diminué de 3,269 (1.19 p. %) comparativement aux résultats de l'exercice précédent, et le montant des taxes, qui s'élevait, pendant ce dernier exercice, à fr. 92,697-44, est tombé à fr. 90,521-46 (2.35 p. %).

Cette diminution n'est qu'apparente, le nombre d'abonnements ayant augmenté, en 1888, d'une façon anormale, par suite des élections législatives qui ont eu lieu dans le courant de cette année.

## G. CAISSE D'ÉPARGNE.

Le mouvement des opérations effectuées par les bureaux de poste pour compte de la Caisse générale d'épargne et de retraite, tant en service interne qu'en service international, est indiqué dans le compte rendu publié annuellement par cette Administration.

## H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

En 1889, les agents des postes ont perçu pour compte des receveurs du timbre, fr. 38,984-95 pour timbrage de papiers à l'extraordinaire. Ce produit excède de fr. 2,340-95 (6.50 p. %) celui de l'année précédente (fr. 36,674).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, pendant l'exercice 1889, s'est élevée à fr. 486,778-89; en 1888, elle avait été de fr. 483,233-72. L'augmentation a donc été de fr. 3,545-17 (1.93 p. %).

## IV.

## Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1889, ce nombre s'élève à 821 bureaux répartis entre 774 localités.

Parmi ces 821 bureaux se trouvent 232 sous-perceptions, 15 bureaux de dépôts de poste et 50 dépôts-relais.

413 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1889; le nombre en est ainsi porté à 6,484.

	En 1889.	En 1888.	Différences pour 1889.	
Boîtes attachées à des voitures . . .	121	129	—	8
— — aux trains vicinaux.	28	9	+	19
Lettres recueillies dans ces boîtes .	525,600	528,155	—	2,555

V.

**Distribution et transmission de 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 1888, de 5,090. En 1889, il s'est élevé à 5,129 ; augmentation : 39.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 555 localités, de 4 ou 5 dans 156 localités, de 6 ou 7 dans 6 localités et de 10 dans 1 localité.

7 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1898 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, 10 quatre fois, 27 trois fois, 566 deux fois et 1,481 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

*Bureaux ambulants* (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1889, comme en 1888, au nombre de 16, sur lesquelles circulaient 22 bureaux ambulants effectuant 58 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1888 de 5,614 kilomètres ; en 1889, il a été de 5,539 kilomètres.

*Services de malle-poste*. — Ces services ont été, en 1889, au nombre de 124, soit 8 de moins qu'en 1888 (132).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1888, de 5,438 kilomètres ; en 1889, il n'a été que de 5,018 kilomètres ; diminution : 420 kilomètres.

En 1889, les services de malle-poste ont transporté approximativement 350,055 voyageurs, soit 21.900 voyageurs de moins qu'en 1888 (371,955).

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 1888, au nombre de 305. En 1889, on en compte 514, savoir : 89 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,931 kilomètres par jour, soit 167 kilomètres de plus qu'en 1888, et 225 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 10,702 kilomètres par semaine, soit 557 kilomètres de plus qu'en 1888.

## VI.

**Personnel.**

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1888.		En 1889.		Différences pour 1889.	
	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. . . . .	1,900	143	4,839	437	+ 64	+ 6
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes. . . . .	3,261	12	3,219	43	+ 42	- 4
Totaux. . . . .	5,161	155	5,058	480	+ 103	+ 5
	5,316		5,208		+ 108	

## VII.

**Résultats financiers.**§ 1<sup>er</sup>. RECETTE.IV, p. B, 20,  
et V, p. B, 20.

La recette faite, en 1889, s'élève à 16,135,714-13, soit une augmentation de fr. 665,378-75, ou de 4.30 p. % sur celle de 1888, qui était de fr. 15,470,335-38.

## § 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1889, à la somme de fr. 8,968,743-40 à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1889, à 351,553 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 9,320,296-40 et la recette brute à fr. 16,135,714-13, le rapport entre ces deux sommes est de 57.76 p. %, tandis qu'il était, en 1888, de 59.22 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1889, à fr. 6,815,417-73.

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.			
	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	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1874. . . . .	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	"
1872. . . . .	37,775,478	3.79	15,413,998	-2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873. . . . .	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874. . . . .	41,106,249	4.47	16,902,672	3.65	58,008,921	4.23	5,970,549	28.19
1875. . . . .	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,571,800	26.81
1876. . . . .	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
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	40.96
1879. . . . .	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.94
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. . . . .	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883. . . . .	60,314,489	5.25	26,115,145	7.37	86,429,304	5.88	18,853,144	2.49
1884. . . . .	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885. . . . .	62,267,599	2.04	29,230,531	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886. . . . .	61,933,562	-0.54	28,810,994	-1.44	90,744,556	-0.82	21,053,946	-0.12
1887. . . . .	62,174,789	0.39	24,656,279	-14.42	86,831,068	-4.34	21,416,148	1.72
1888. . . . .	64,563,036	3.81	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889. . . . .	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	4,411,548	2.24	41,214	0.50	1,452,762	1.66	1,730,810	7.81

(<sup>1</sup> Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.)

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1889 (1).

CARTES POSTALES				LETRES 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	.	18,125,495	.
5,174	.	687,349	.	6,851,572	— 16.49	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.54
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,262	7.08	51,253,101	1.72	22,018,724	92.10
16,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.38	52,771,524	2.96	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.46	58,825,595	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,660	30.03	8,499,343	4.53	65,480,000	11.34	33,335,000	10.76
1,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,733,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,038,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,603	24.75	13,176,514	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	10,841,151	9.56	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.11
3,337,906	28.69	18,446,228	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	12,894,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.35	22,586,876	11.26	13,446,891	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	0.16
4,949,440	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,354	7.24	13,917,360	0.90	103,359,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,415,068	1.00	26,368,984	0.11	14,123,401	4.48	94,394,000	— 5.5	53,268,000	7.37
3,994,094	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,846,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,481,545	8.15	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,378,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.47
485,827	5.67	1,916,037	7.21	645,641	4.33	— 59,412	— 0.4	2,699,795	4.71

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1889 et 1888.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1889.	
		1889.	1888.		
<b>Lettres assurées.</b>					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	261,063	255,996	+ 5,067
		— de l'étranger.	66,688	71,403	- 4,715
	Ensemble . . . . .		327,751	327,399	+ 352
	originaires de l'étranger . . . . .		64,900	66,224	- 1,324
Totaux . . . . .		392,651	393,620	- 969	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	319,205,973 60	315,767,534 32	+ 3,438,439 28
		— de l'étranger.	69,095,614 96	69,727,739 10	- 632,094 14
	Ensemble . . . . .		388,301,618 56	385,495,273 42	+ 2,806,345 14
	originaires de l'étranger . . . . .		52,176,426 24	51,976,139 82	+ 199,986 42
Totaux . . . . .		440,477,744 80	437,471,413 24	+ 3,006,331 56	
Produit	port . . . . .	73,918 90	73,554 85	+ 364 05	
	droit proportionnel et droit fixe réunis . . . . .	456,876 83	456,637 95	+ 238 88	
Totaux . . . . .		230,795 75	230,242 80	+ 552 95	
Nombre de lettres perdues ou spoliées . . . . .		4	4	- 3	
Montant total des valeurs perdues et remboursées . . . . .		(2) 640	(2) 3,670 »	- 3,030 »	
<b>Mandats et bons de poste.</b>					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste . . . . .	(4) 933,312	(5) 907,445	+ 25,867
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger . . . . .	918,955	866,127	+ 52,828
		mandats originaires de l'étranger . . . . .	289,444	280,722	+ 8,722
	Ensemble . . . . .		2,141,711	2,054,294	+ 87,417
mandats originaires de l'étranger . . . . .		317,237	287,627	+ 29,610	
Totaux . . . . .		2,458,948	2,341,921	+ 117,027	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	bons de poste . . . . .	(1) 93,517,734 26	(5) 90,577,794 51	+ 2,939,939 75
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger . . . . .	7,555,732 »	7,148,395 »	+ 407,337 »
		mandats originaires de l'étranger . . . . .	44,938,449 97	44,726,700 73	+ 211,749 24
	Ensemble . . . . .		146,051,916 23	142,452,893 24	+ 3,599,022 99
mandats originaires de l'étranger . . . . .		43,899,305 64	43,368,461 66	+ 530,843 98	
Totaux . . . . .		129,951,221 87	125,791,354 90	+ 4,159,866 97	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur . . . . .	315,287 80	304,228 25	+ 11,059 55	
	Bons de poste . . . . .	57,134 05	53,712 95	+ 3,421 10	
	Mandats du service international . . . . .	173,527 41	169,438 37	+ 4,089 04	
Totaux . . . . .		545,945 96	527,379 57	+ 18,566 39	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre . . . . .	42	22	- 20	
	Montant . . . . .	4,274 42	4,003 43	+ 271 29	
<b>Effets de commerce.</b>					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés . . . . .		38,709	38,227	+ 482	
Produit de la taxe . . . . .		7,741 80	7,645 40	+ 96 40	
Nombre de protêts . . . . .	par huissiers . . . . .	324	361	- 37	
	par agents des postes . . . . .	284	254	+ 30	
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets . . . . .	déposés . . . . .	4,827,134	4,732,072	+ 95,062	
	encaissés . . . . .	4,660,045	4,569,844	+ 90,201	
Montant des effets . . . . .	déposés . . . . .	424,988,926 32	399,647,860 98	+ 25,341,065 34	
	encaissés . . . . .	397,692,471 82	373,597,283 52	+ 24,095,188 30	
Produit de la taxe . . . . .		(6) 637,359 95	602,995 20	+ 34,364 75	
Nombre d'effets protestés . . . . .	par agents des postes . . . . .	83,809	80,371	+ 3,438	
	par huissiers . . . . .	31,962	29,637	+ 2,325	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la poste a, en 1889, transporté celles que renfermaient 1,587,797 lettres recommandées. 5 de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 599-15 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 2,415-75 à charge du Trésor.

(4) Non compris 92,526 mandats s'élevant à fr. 27,184,175-15, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 91,261 — —

(6) — 26,854,178-74, — —

(7) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 86-10) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 50-10).

N° II (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1889 et 1888.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1889.	
	1889.	1888.		
<b>Quittances.</b>				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur) . . . . .	( <sup>1</sup> ) 3,491,245	3,314,228	+ 177,017	
Montant des quittances . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>                     déposées . . . . .                      encaissées . . . . .                 </div> </div>	( <sup>1</sup> ) 103,104,548 25	88,091,708 59	+15,012,839 66
		83,759,647 63	71,404,321 55	+12,355,326 08
Produit de la taxe . . . . .	( <sup>1</sup> ) 530,389 05	483,690 28	+ 46,698 77	
<b>Abonnements aux journaux.</b>				
Nombre d'abonnements demandés . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>                     Journaux belges . . . . .                      — étrangers . . . . .                 </div> </div>	261,126	264,797	- 3,671
		( <sup>2</sup> ) 9,698	9,296	+ 402
Totaux . . . . .	270,824	274,093	- 3,269	
Montant des abonnements souscrits . . . . .	1,912,429 97	1,893,528	+ 18,901 97	
Produit de la taxe . . . . .	90,521 46	92,697 44	- 2,175 98	
<b>Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</b>				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés . . . . .	457,656	433,873	+ 23,783	
Montant des coupons et des titres amortis . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>                     déposés . . . . .                      encaissés . . . . .                 </div> </div>	1,400,548 82	1,368,973 93	+ 31,574 89
		1,334,577 80	1,347,005 93	+ 37,571 87
Produit de la taxe . . . . .	3,104 80	3,001 80	+ 103	
<b>Recouvrements de valeurs avec l'étranger.</b>				
Nombre de valeurs déposées . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>                     originaires de l'intérieur . . . . .                      — l'étranger . . . . .                 </div> </div>	( <sup>3</sup> ) 85,136	65,130	+ 20,006
		57,873	65,729	- 7,856
Montant des valeurs à recouvrer . . . . . des valeurs recouvrées . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>                     — l'intérieur . . . . .                      — l'étranger . . . . .                      — l'intérieur . . . . .                      — l'étranger . . . . .                 </div> </div>	( <sup>4</sup> ) 2,456,251 94	2,354,904 44	+ 401,347 83
		2,715,669 22	2,608,317 46	+ 407,352 06
		1,830,387 21	1,609,476 47	+ 220,910 74
		2,095,410 70	1,998,493 63	+ 96,917 07
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>                     — l'intérieur . . . . .                      — l'étranger . . . . .                 </div> </div>	( <sup>5</sup> ) 7,449	5,651 60	+ 1,797 40
		6,596 30	6,379 50	+ 216 80
Nombre de valeurs protestées en Belgique . . . . .	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div>                     par huissiers . . . . .                      par agents des postes . . . . .                 </div> </div>	164	97	+ 67
		29	25	+ 4

(<sup>1</sup>) Y compris 56,446 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 445,044-69 et ayant donné un produit de fr. 6,405-55.

(<sup>2</sup>) Non compris 1,452 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(<sup>3</sup>) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de l'Autriche-Hongrie.

(<sup>4</sup>) — — — — — de la Hongrie.

(<sup>5</sup>) — — — — — de la Hongrie et des Pays-Bas.

## N° III. — Renseignements

## Comparaison des

DÉSIGNATION  DU MOUVEMENT.	LÉTTRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.			
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			Totaux.		
Intérieur.	1889. . . . .	67,142,374	675,763	261,063	68,079,200	13,453,369	1,381,799	16,835,159	84,914,359	29,453,018	4,417,036	
	1888. . . . .	63,688,820	618,220	255,996	64,563,036	14,460,940	1,281,489	15,742,429	80,305,465	23,212,202	4,654,286	
	Différences. . .	+ 3,453,554	+ 57,543	+ 5,067	+ 3,516,164	+ 992,420	+ 100,310	+ 1,092,730	+ 4,608,894	+ 5,240,816	- 237,250	
International.	Expéditions de Belgique.	1889. . . . .	13,324,519	415,798	66,688	13,807,005	41,366	20,373	61,739	13,868,744	3,265,678	"
		1888. . . . .	13,067,247	381,334	71,403	13,519,984	65,663	16,608	82,271	13,600,255	2,557,126	"
		Différences. . .	+ 259,272	+ 24,464	- 4,715	+ 289,021	- 24,297	+ 3,765	- 20,532	+ 268,489	+ 708,552	"
Expéditions de l'étranger.	1889. . . . .	13,020,020	496,236	64,900	13,581,156	90,272	34,112	124,384	13,705,540	2,612,948	"	
	1888. . . . .	12,300,184	492,008	66,221	12,859,313	121,836	30,680	152,516	13,011,829	1,715,220	"	
	Différences. . .	+ 719,836	+ 3,328	- 1,321	+ 721,843	- 31,564	+ 3,432	- 28,132	+ 693,711	+ 897,728	"	
En général.	1889. . . . .	93,483,913	1,587,797	392,651	95,467,361	13,584,998	1,436,284	17,021,282	112,488,643	34,331,674	4,417,036	
	1888. . . . .	89,054,251	1,492,462	393,620	90,940,333	14,648,439	1,328,777	15,977,216	106,917,549	27,484,348	4,654,286	
	Différences. . .	+ 4,432,662	+ 95,335	- 969	+ 4,527,028	+ 936,559	+ 107,507	+ 1,044,066	+ 5,571,094	+ 6,847,326	- 237,250	

(a) Y compris 56.446 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(d) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . . . .	{	remis par la poste . . . . .	24,667
		— le télégraphique . . . . .	479,701
Exprès en dehors de ce rayon. . . . .	{	remis par la poste . . . . .	9,102
		— le télégraphique . . . . .	4,342
Total. . . . .			518,012

(e) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 518,012, figurant en tête de la colonne.



## N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des cor- respondances, des en- veloppes 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 . . .	1889 . . . . .	43,846,763	74	645,401	76	361,068	88	90,521	46	315,287	80
	1888 . . . . .	43,290,393	82	610,640	60	359,600	94	92,697	44	304,228	25
Différences pour 1889 . . .	en plus . . . . .	556,369	92	34,461	16	1,467	94	"		11,059	53
	en moins . . . . .	"		"		"		2,175	98	"	

## N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.						
		A 1 centime.	A 2 centimes.	A 5 centimes.	A 10 centimes.	A 20 centimes.	A 25 centimes.	A 50 cent.
Résultats de l'année . . .	1889 . . . . .	75,709,743	9,975,013	20,887,228	63,515,058	3,077,354	11,746,894	1,023,386
	1888 . . . . .	73,761,444	8,430,606	25,241,509	61,494,423	2,888,696	11,208,567	967,455
Différences pour 1889 . . .	en plus . . . . .	1,948,299	1,538,407	1,645,719	2,020,635	188,658	540,327	55,911
	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.
Résultats de l'année . . .	1889 . . . . .	757,097	43	199,500	26	1,344,361	40	6,351,505	80	615,476	80	2,937,223	50
	1888 . . . . .	737,614	44	168,732	12	1,262,075	45	6,149,442	30	577,739	20	2,802,141	75
Différences pour 1889 . . .	en plus . . . . .	19,482	99	30,768	14	82,285	95	202,063	50	37,737	60	135,081	75
	en moins . . . . .	"		"		"		"		"		"	

(a) Il n'a été porté en recette, en 1889, que fr. 14,491,865-50, soit en moins fr. 44,718-94, 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 de Télégraphe ; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par expresse, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1888, il avait été porté en recette fr. 15,991,954-42.

## Comparaison des années 1889 et 1888.

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.	
173,527 44	57,431 03	16,610 »	6,208 98	623,493 35	16,135,744 43	
169,438 37	53,712 95	14,680 26	3,433 73	574,509 02	15,470,335 38	
4,088 74	3,418 10	1,929 74	2,775 25	51,984 33	665,378 75	
»	»	»	»	»	»	

## cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1889 et 1888.

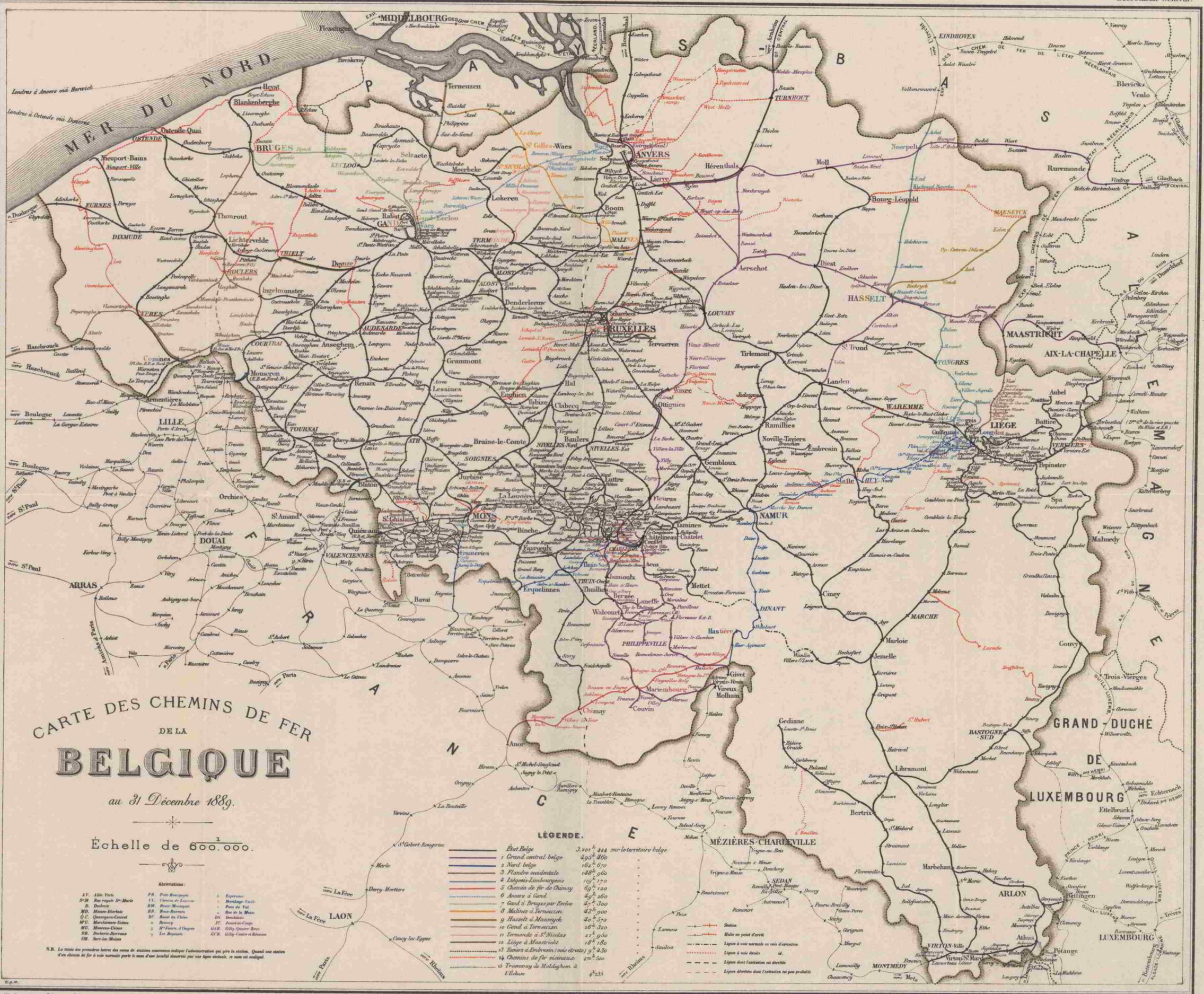
## TITÉS.

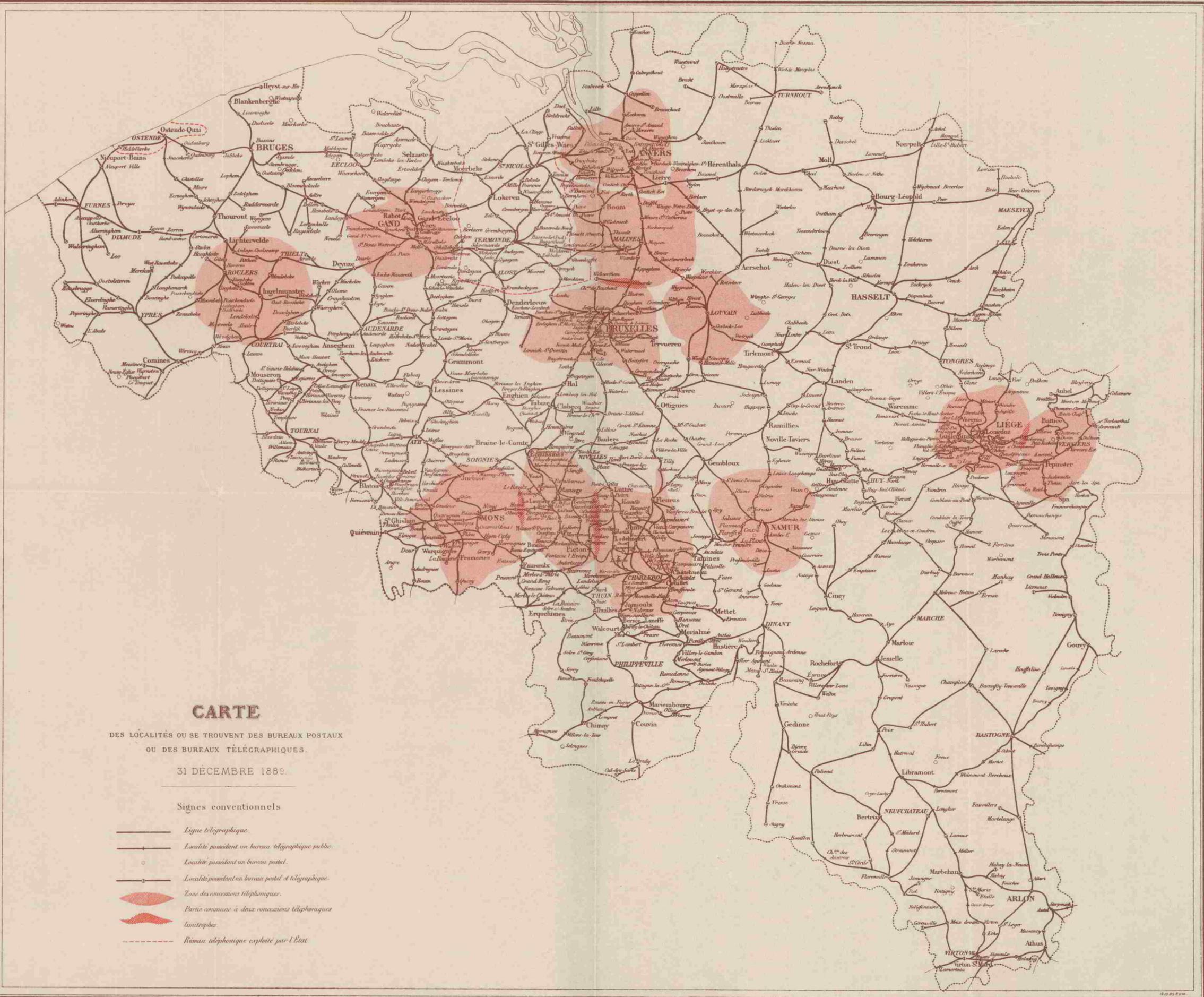
A		ENVELOPPES lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A 1 franc.	A 2 francs.		Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	
					A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
243,578	64,364	84,269	59,252	115,829	25,807,699	1,962,994	121,795	20,393	3,006,642	25,987	14,296 1/2	36,838	223,500,632 1/2
239,656	61,718	177,517	68,432	115,143	21,503,665	1,809,373	108,303	12,421	2,824,818	24,152	14,299 »	39,720	213,997,947
3,922	2,646	»	»	686	1,304,034	153,621	13,492	7,972	181,824	1,835	»	»	+9,502,685 1/2
»	»	93,278	9,170	»	»	»	»	»	»	»	2 1/2	2,882	

## 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.
243,578 »	128,728 »	9,269 59	6,518 82	12,741 19	1,199,324 95	196,299 40	12,179 50	4,078 60	300,664 20	6,496 75	1,429 65	7,367 60	14,936,584 44 (a)
239,656 »	123,436 »	19,530 17	7,527 52	12,665 73	1,115,183 25	180,937 30	10,830 30	2,484 20	282,481 80	6,038 »	1,429 90	7,944 »	14,301,616 93
3,922 »	5,292 »	»	»	75 46	65,201 70	15,362 10	1,349 20	1,594 40	18,182 40	458 75	»	»	+ 631,967 51
»	»	10,260 58	1,008 70	»	»	»	»	»	»	»	» 25	576 40	

(22)





(1)

C

# PARTIE C.

---

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

## TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

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

#### TÉLÉGRAPHES.

##### I.

##### Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1889, 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 1889 et en 1888, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES						
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.	
Mouvement.	{	1889. . .	2,569,785	1,940,391	662,456	5,172,810
		1888. . .	2,356,282	1,800,985	616,642	4,953,907
Différences pour 1889.	{	+	53,501	+ 159,608	+ 43,794	+ 218,905
		+	1 ½ p. %	+ 7 ½ p. %	+ 7 ½ p. %	+ 4 ½ p. %
Recette. . .	{	1889. . .	1,479,151	1,470,716 12½	386,356 04½	5,336,205 17
		1888. . .	1,432,640 50	1,299,081 79	500,342 85	3,052,564 92
Différences pour 1889.	{	+	26,490 70	+ 171,634 33½	+ 85,315 21½	+ 285,638 25
		+	1 ½ p. %	+ 15 ½ p. %	+ 28 ½ p. %	+ 9 ½ p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,569,783 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

44,924 urgents ou 4,654 1/2 sur 100,000 ;  
 97 collationnés ou 5 5/4 sur 100,000 ;  
 129 accusés de réception ou 5 sur 100,000,  
 et 11,194 enregistrements ou 435 1/2 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 15,712.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élevé à 484,243, soit une augmentation de 19 3/4 p. % sur l'année 1888 (1).

24 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 13 étaient fondées

c. *Service international.*

De 1888 à 1889, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 7 3/4 p. %.

Les télégrammes urgents (2) ont augmenté de 70,998 à 90,950, c'est-à-dire de 28 p. %.

d. *Service de transit.*

De 1888 à 1889, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 7 1/2 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,575,638 en 1889 (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 Bulgarie, 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 113,605 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

	1889.	1888.
Service télégraphique . . . . .	4.49	4.59
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains . . . . . 70.63 } 79.59	69.92	78.93
{ Transports égarés, dévoyés . . . . . 8.96 }	9.01	
Poste, Marine, Administration centrale, etc. . . . .	15.92	16.48

**III.**

**Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.**

§ 1<sup>er</sup>. BUREAUX.

<b>A. Bureaux de l'État établis :</b>		
a. Dans des stations de l'État . . . . .	556	
b. — de compagnies de chemins de fer. . . . .	81	
c. Au centre des villes ou communes . . . . .	193	
<b>B. Bureaux de compagnies de chemins de fer . . . . .</b>	<b>105</b>	<b>935</b>
<b>C. Bureaux ouverts au départ seulement :</b>		
a. Dans des stations de l'État . . . . .	64	
b. — de compagnies de chemins de fer. . . . .	13	
c. — bureaux de poste . . . . .	14	
d. — postes éclusiers . . . . .	80	
e. — bureaux de police . . . . .	5	
f. — bureaux militaires . . . . .	1	
<b>D. Bureaux de dépôt . . . . .</b>		<b>177</b>
		<b>436</b>
<b>Total. . . . .</b>		<b>1,548</b>

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1889.
		1889.	1888.	
Longueur des lignes. . . . .	}	sur les chemins de fer de l'État.		Kilomètres. 3,330    3,347    + 3
		— — concédés.		Kilomètres. 1,320    1,303    + 17
	}	sur les routes ordinaires . . . . .		Kilomètres. 4,778    4,738    + 40
		sous terre dans les villes. . . . .		Kilomètres. 44        44        —
Réseau téléphonique d'Ostende . . . . .		25	24	+ 4
Ensemble. . . . .		6,487	6,426	+ 61
Développement total des fils conducteurs.	}	sur les chemins de fer de l'État.		Kilomètres. 23,931    23,543    + 388
		— — concédés.		Kilomètres. 3,514    3,464    + 50
	}	sur les routes ordinaires . . . . .		Kilomètres. 3,063    3,029    + 34
		sous terre dans les villes. . . . .		Kilomètres. 311        311        —
Réseau téléphonique d'Ostende . . . . .		112	105	+ 7
Ensemble. . . . .		30,931	30,432	+ 479

Ces chiffres ne comprennent ni 378 kilomètres de lignes (comportant 2,030 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 1890, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 34,174 kilomètres de fils conducteurs.

### § 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	a. Système Morse . . . . .	1,520
	b. — Hughes . . . . .	64
	c. Autres systèmes. . . . .	1
	Total. . . . .	1,585

## IV.

### Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1889, de 6,439 agents, répartis comme il suit :

	En 1889.		En 1888.		Différences pour 1889.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 <sup>o</sup> Personnel supérieur et de l'administration centrale . . . . .	178	•	177	»	— 2	»
2 <sup>o</sup> Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux . . . . .	919	111	894	119	+ 28	— 8
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs . . . . .	1,094	111	1,068	119	+ 26	— 8
3 <sup>o</sup> Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs . . . . .	1,603	22	1,564	22	+ 39	•
Ensemble . . . . .	2,697	133	2,632	141	+ 65	— 8
	2,830		2,773		+ 57	
4 <sup>o</sup> Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques . . . . .	3,447	162	3,091	143	+ 356	+ 19
TOTAUX . . . . .	6,144	295	5,723	284	+ 421	+ 11
	6,439		6,007		+ 432	

(1) 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 1889, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . . fr.	1,479,131	»	
— international . . . . .	1,470,716	12 1/2	}
— de transit . . . . .	586,536	04 1/2	
			5,536,205 17
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales . . . . .	109,088	45	}
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue . . . . .	15,260	»	
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires . . . . .	4,715	74	
Recettes téléphoniques (1). . . . .	156,539	85	
Total. . . . . fr.			5,599,627 19

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1889, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	Traitements fixes fr. 2,708,000 (2),	5,608,915	»
	Salaires . . . . . 900,915 (2)		
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne . . . . .		1,440	» (2)
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges . . . . .		16,786	»
Matériel, objets de consommation . . . . .		500,000	» (2)
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . . . .		65,200	»
	Total. . . . . fr.	5,992,541	» (2)

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de . . . . . fr. 392,715 81

Il faut, de plus, tenir compte :

*A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des*

(1) 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 des réseaux téléphoniques, exploités par l'État.

(2) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1889.  
 à . . . . . fr. 6,109,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques ( poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains ). . . . .	5,586,825 29				
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . . .	1,845,816 45				
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées . . . . .	207,628 13				
Réseau téléphonique d'Orléans.	}	Lignes téléphoniques ( fils conducteurs, supports, accessoires ) fr. 28,102 34	61,561 51		
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . . . 55,458 77			
Ensemble. . fr.	5,699,829 18				
Approvisionnements . . . . .	45,652 54				
Travaux prévus et non exécutés au 31 décembre 1889 . . . . .	363,558 48				
Total égal. . . fr.	6,109,000 »				

Répartie sur les 50,951 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 6,109,000 francs revient à fr. 197-50 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.	36,861 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers . . . . .	75,918 49
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . . .	15,502 95
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer. . . . .	190,201 81
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées . . . . .	129,600 »
Même coopération pour les télégrammes de service <sup>(1)</sup> . . . . .	275,200 »
	Fr. 686,425 25
Total des prestations des chemins de fer. . . fr.	725,284 25

(1) 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 Télégraphe a pourvu, en 1889, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 175,963 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 1889, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe . . . . .	fr.	3,992,341	»
— — par d'autres services . . . . .		723,284	25
		<hr/>	
Ensemble. . . . .	fr.	4,715,625	25
<i>A déduire</i> : produits accessoires (1). . . . .	fr.	265,424	02
		<hr/>	
Reste, dépense. . . . .	fr.	4,452,201	23

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme les années précédentes, 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 1889, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	{	internes . . . . .	$2,869,783 \times 14 =$	55,976,962
		internationaux . . . . .	$1,940,591 \times 8 =$	15,524,728
		en transit . . . . .	$662,456 \times 4 =$	2,649,744
				<hr/>
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée. . . . .				54,151,454
Télégrammes de service (2) . . . . .		$2,653,996 \times 11 =$		28,993,956
				<hr/>
Total général . . . . .				83,147,390

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,452,201-23) équivaut à 0.05355 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 115,605 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.	RECEPTE 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 . . .	14	Fr. 0.7497	Fr. 0.8756	Fr. 4,926,245	Fr. 4,479,131	Fr. "	Fr. 447,084
	internationaux.	8	0.4284	0.7579	831,319	1,470,716	639,367	"
	en transit. . .	4	0.2142	0.5832	441,894	386,356	244,462	"
TOTAUX. . . .	—	—	—	2,399,458	3,336,203	883,829	447,084	
						+ 436,745		
Télégrammes de service . .	14	0.5890	"	4,552,743	"	"	4,552,743	
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL. . .	—	—	—	4,452,201	3,336,203	883,829	4,999,827	
						— 4,415,998		

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1889, 4,415,998 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 725,284 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 . . . .	2,565,948	fr. 1,595,671	fr. 686,425	fr. 707,248
— — concédés . . . .	475,965	105,651	"	105,651
Autres services . . . . .	94,085	55,421	56,861	18,560
Totaux . . . . .	2,655,996	fr. 1,552,745	fr. 725,284	fr. 829,459

En somme, le Télégraphe reçoit en moins . . . . . fr. 829,459

En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés  
(dépêches d'État et télégraphie privée) . . . . . 456,745

on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1889 . . . . . fr. 592,714

On obtiendrait le même chiffre en retranchant du total des dépenses imputées  
sur le budget spécial du Télégraphe . . . . . fr. 5,992,541

les recettes des télégrammes . . . . . fr. 5,556,205

augmentées des recettes diverses . . . . . 265,424

Ensemble . . . . . fr. 5,599,627

Reste, chiffre égal. . . . . fr. 592,714

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 707,248 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 686,425 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 2,363,948 télégrammes de service qui coûtent, au Télégraphe, 1,393,671 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.* — L'État s'est substitué, par voie de rachat, en novembre 1889, à la Société anonyme pan-téléphonique de Locht (en liquidation), pour l'exploitation du réseau téléphonique de Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas. Des bureaux centraux sont en activité à Termonde et à Alost ; des bureaux auxiliaires seront incessamment établis à Lokeren et à Saint-Nicolas.

Le service des télégraphes a commencé en décembre les travaux de la construction du réseau téléphonique de Bruges, dont la création fait l'objet de l'arrêté royal du 7 octobre 1889.

En vertu d'une convention passée avec la Compagnie belge du téléphone Bell, l'État remplace ce concessionnaire dans l'établissement et l'exploitation de certains bureaux téléphoniques publics, qui seront annexés, en majeure partie, aux bureaux télégraphiques.

L'Administration conclura des arrangements semblables avec les autres concessionnaires de réseaux téléphoniques.

Au 31 décembre 1889, le nombre des abonnés aux réseaux téléphoniques de l'État était de 58 à Ostende et de 27 à Termonde-Alost.

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.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie s'est élevé :

En 1888 à. . . . .	587,583
En 1889 à. . . . .	691,098

Soit une augmentation de. . . . . 103,715

ou de 18 p. % environ.

Le bureau de dépôt de télégrammes de Gembloux (poste) a été raccordé

au bureau télégraphique principal de la localité. pour la transmission téléphonique des dépêches déposées à ce premier bureau.

*Téléphonie interurbaine.* — Les réseaux locaux étaient reliés entre eux au 31 décembre 1889, par 57 circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe; ces lignes comportaient une longueur totale de 5,657 kilomètres. représentant un développement de 7,274 kilomètres de fils conducteurs servant. à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

En outre, un circuit de 50 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 :

Anvers et Courtrai;  
 Liège et Malines;  
 Termonde-Alost et Bruxelles;  
 Termonde-Alost et Anvers;  
 Termonde-Alost et Gand;  
 Middelkerke (bureau public) et Bruxelles;  
 Middelkerke (bureau public) et Anvers;  
 Anvers et Charleroi.

Le service téléphonique entre Anvers. d'une part, Liège et Verviers. de l'autre, a été étendu aux postes des abonnés des réseaux de ces villes.

Le nombre des correspondances échangées entre les divers réseaux urbains s'est élevé à 61,575 et a fourni une recette de fr. 65,471-90, somme sur laquelle les concessionnaires ont prélevé fr. 15,960-40. Le mouvement et la recette du service Bruxelles-Anvers figurent dans ces chiffres respectivement pour 43-5 et 43-6 p. ‰.

*Téléphonie internationale.* — Aucune modification n'a été apportée, pendant l'année 1889, aux conditions de fonctionnement du service téléphonique Bruxelles-Paris.

Au 31 décembre 1889, il y avait à Bruxelles, 7 lignes privées à fil double, raccordées au bureau téléphonique de l'État, à la Bourse, et 56 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

Le nombre des correspondances à taxe pleine dans le service Bruxelles-Paris s'est élevé de 25,870 en 1888 à 31,104 en 1889, soit un accroissement de 20.25 p. ‰. La part belge de la recette, abonnements compris, a atteint la somme de 48,576 francs, en augmentation de 15,65 p. ‰ sur 1888.

Au 31 décembre 1889, les séances d'abonnement étaient au nombre de

21 comportant quotidiennement une durée de 5 heures 40 minutes, répartie entre 6 abonnés.

Les négociations entamées l'année dernière, en vue d'une extension des relations téléphoniques franco-belges n'ont pas encore reçu une solution.

A la même date, 27 établissements privés étaient raccordés, soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.

**ANNEXE**  
**DE LA PARTIE C.**

## N° I. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1889 et 1888.

		1889.		1888.	
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. . . . .	»	58.89	»	56.48
	11 à 15 — . . . . .	68.44	22.78	71.86	23.84
	16 à 20 — . . . . .	18.08	9.63	16.89	10.83
	21 à 30 — . . . . .	9.74	5.93	8.88	6.40
	31 à 40 — . . . . .	2.59	1.80	1.62	1.61
	41 à 50 — . . . . .	0.69	0.57	0.40	0.70
	Au delà de 50 mots. . . . .	0.46	0.40	0.35	0.74
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples. . . . .	84.73		84.96	
	— complexes . . . . .	13.65		13.38	
	— urgents . . . . .	1.62		1.66	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État . . . . .	4.09	0.93	4.26	1.93
	Nouvelles de bourse . . . . .	4.20	14.35	5.93	45.72
	Transactions commerciales. . . . .	37.90	52.86	29.20	43.45
	Correspondances de journaux . . . . .	1.28	1.88	0.93	4.42
	Affaires privées. . . . .	55.53	29.98	62.68	34.48
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots . . . . .	45.76	41.44	45.38	41.82
<b>Dépêches de service.</b>					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1) . . . . .		2,751,604		2,312,787	
Nature des communications : Proportion sur 400 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains. . .	70.7	} 92.4	69.9
		Colis égarés ou dévoyés. . .	8.9		9.4
		Affaires diverses. . . . .	12.8		13.1
	Service du Télégraphe . . . . .	4.5		4.6	
	— de la Poste . . . . .	3. »		3.1	
	— de la Marine. . . . .	0.1		0.2	
		100. »		100. »	

(1) Non compris 175,965 télégrammes en 1889 et 250,156 télégrammes en 1888, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

(1)

D

# PARTIE D.

---

MARINE.

(9)

## MARINE.

### I.

#### Renseignements généraux.

##### § 1<sup>er</sup>. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1889.	Fin 1888.	DIFFÉRENCES POUR 1889.
Bateaux à vapeur . . . . .	20	21	— 1
Bateaux-pilotes et bateaux-phares . . . . .	24	24	»
Gardes-pêche et navires-école . . . . .	5	5	»
Embarcations à vapeur . . . . .	5	5	»
Totaux . . . . .	50	51	— 1
Canots . . . . .	187	197	— 10

##### § 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1889.	Fin 1888.	Différ. p <sup>r</sup> 1889.
Fonctionnaires et employés . . . . .	985	957	+ 26
Huissiers, messagers, gens de service, etc. . . . .	41	41	»
Ouvriers . . . . .	168	137	+ 31
Totaux . . . . .	1,162	1,105	+ 57

## II.

**Services d'exploitation.**§ 1<sup>er</sup>. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D, 14. D'une façon globale, la recette est supérieure de fr. 12,651-70 à celle pour 1888.

Le mouvement du transport des voyageurs est inférieur de 2,478 à celui de 1888. Toutefois, il est encore de 53,556 passagers, c'est-à-dire qu'il donne, après celui de 1871 (guerre franco-allemande) et celui de 1888, le chiffre le plus haut qui ait jamais été atteint.

La diminution porte sur les voyageurs de 1<sup>re</sup> classe avec billets simples et d'aller et retour, sur ceux de 2<sup>e</sup> classe avec billets d'aller et retour et principalement sur ceux porteurs de billets d'aller et retour de sociétaires, etc., à prix réduits.

Il y a progression marquante pour les voyageurs en 2<sup>e</sup> classe avec billets simples.

En 1888, le grand concours international des Sciences et de l'Industrie a attiré à Bruxelles un certain nombre d'étrangers. Cette cause n'existait plus en 1889, ce qui explique, en partie, la diminution du nombre de voyageurs. Mais le principal facteur de cette diminution est l'attrait de l'Exposition Universelle, ouverte à Paris en 1889. Il est évident que c'est de ce côté que se sont dirigées les personnes qui, en 1889, voyageaient pour leur agrément, et principalement celles qui profitaient antérieurement de nos billets à prix réduits délivrés à l'occasion des fêtes. La diminution, pour cette seule catégorie de voyageurs est de 3,986. En outre, certains voyageurs qui pour leurs affaires se rendaient ou de l'Angleterre sur le continent, ou du continent en Angleterre, se sont dirigés sur Paris, soit à l'aller, soit au retour, au lieu d'utiliser dans les deux sens la voie d'Ostende-Douvres. En effet, si l'on compare le nombre des billets délivrés en 1888 et 1889, on remarque que le nombre de billets simples délivrés en 1889 a augmenté, à 100 unités près, du chiffre correspondant à la diminution du nombre des billets d'aller et retour délivrés pendant la même année.

Autre remarque importante : seul, le trafic local a été affecté en 1889, alors que le trafic de transit a progressé : le mouvement des voyageurs en transit était, en 1886, de 5,237. En 1887 (inauguration du 3<sup>e</sup> service), il monte à 9,400 ; en 1888, il donne 14,086 et en 1889 il atteint 16,441, soit plus du triple de 1886. Cette augmentation constante est le résultat de l'amélioration du service entre Ostende et Douvres ainsi que de la grande publicité faite pour préconiser cette ligne.

On peut conclure de ce qui précède que la faible diminution du nombre de voyageurs en 1889, en service anglo-belge, provient d'une cause exceptionnelle et ne doit pas entrer en ligne de compte pour augurer d'une dépréciation de la ligne d'Ostende-Douvres.

Bien que le mouvement du trafic des voyageurs ait fléchi en 1889, la

recette particulière afférente à ce service est en augmentation de fr. 5,944-70 sur celle de 1888.

Cette augmentation a trois facteurs principaux : le premier est l'accroissement du nombre de billets de 2<sup>e</sup> classe simples.

Le second provient des suppléments délivrés pour passer de la 2<sup>e</sup> classe dans la 1<sup>re</sup> classe, sur les paquebots. On a pris en 1889, 5,650 suppléments de plus qu'en 1888. Si l'on remarque que le nombre de billets de 1<sup>re</sup> classe n'a diminué que de 2,486, on doit conclure que cette diminution, en ce qui concerne les bateaux proprement dits, n'est que fictive, des voyageurs munis de billets de 2<sup>e</sup> classe pour tout le parcours (chemins de fer et bateau) se sont munis de suppléments pour effectuer la traversée en 1<sup>re</sup> classe.

En réalité donc, la 1<sup>re</sup> classe des paquebots a été plus fréquentée en 1889 qu'en 1888.

Le troisième facteur de cette augmentation a été la location des cabines particulières à bord des paquebots. L'excédent de recettes de ce chef s'élève à 2,772 francs.

Par arrêté ministériel du 28 février 1889, il a été établi un nouveau tarif pour la location de ces cabines. Outre les petites et les grandes cabines dont les voyageurs pouvaient antérieurement et peuvent encore avoir la jouissance moyennant paiement d'une taxe supplémentaire fixée respectivement à 7 francs et 14 francs, il a été mis, sur certains paquebots, des cabines spéciales et des cabines de luxe à la disposition des passagers, aux prix de 28 et de 75 francs par cabine.

Le même arrêté a permis de louer les paquebots du service d'Ostende-Douvres pour des excursions en mer au départ d'Ostende et de Douvres et pour des voyages entre ces deux ports. Les prix de location sont les suivants :

- a) Pour les excursions en mer, 100 francs par demi heure, la perception ne pouvant être inférieure à 400 francs;
- b) Pour un voyage simple entre Ostende et Douvres, 1,000 francs;
- c) Pour un même voyage aller et retour, 1,500 francs.

Ces prix sont applicables quel que soit le nombre de passagers, sous la réserve qu'il est embarqué 250 passagers au maximum par navire.

Les voyages entre Ostende et Douvres ne sont qualifiés « aller et retour » que lorsque le retour a lieu au plus tard le lendemain dans la matinée.

Jusqu'ici, il n'a pas encore été fait application des dispositions relatives à la location des paquebots.

En ce qui concerne le trafic des finances, colis postaux, colis messageries, etc., le mouvement et les recettes de l'année 1889 présentent sur les résultats de l'exercice 1888, une légère progression. Si le trafic des finances, équipages et chevaux est resté stationnaire, par contre, le trafic des colis postaux échangés avec l'Angleterre se développe d'une manière constante. En 1889, il a été transporté 14,500 colis postaux de plus qu'en 1888 par la voie d'Ostende-Douvres. Le trafic des colis journaux entre l'Angleterre et

l'Allemagne qui, en 1888, a été détournée en partie de la voie d'Ostende pour suivre la voie de Flessingue, semble vouloir reprendre insensiblement la voie belge; nous constatons, en effet, pour 1889, un accroissement de 4,000 kilogrammes de journaux expédiés par nos malles-poste comparative-ment au mouvement de 1888.

Quant au trafic des messageries entre la Belgique et l'Angleterre, il est également en progression constante et marquée puisqu'en 1889 il a été transporté 93,000 kilogrammes de messageries de plus que pendant l'exercice précédent.

La situation générale du trafic des colis postaux, messageries, etc., présente pour 1889 un excédent d'environ 7,000 francs comparativement à l'exercice 1888.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1889, à 2,190; il avait été, en 1888, de 2,201.

La durée moyenne des traversées a été :

1° Pour les paquebots d'ancien type, de 4 heures 38 minutes ;

2° Pour les 2 grands paquebots construits en Écosse, de 3 heures 23 minutes.

3° Pour les 3 grands paquebots construits par la Société John Cockerill, à Seraing, de 3 heures 43 minutes.

II, p. D, 15. La dépense d'exploitation avait été, en 1888, de fr. 1,504,810-19; elle est montée, en 1889, à fr. 1,580,030-44, soit fr. 75,220-25 d'augmentation.

Cette différence provient en partie :

1° D'une plus grande consommation de combustible résultant de la mise en ligne de bateaux de vitesse ;

2° Des grosses réparations qui ont dû être effectuées à bord du steamer *Princesse-Henriette*, à la suite de son abordage avec le steamer *Comtesse de Flandre*.

Le résultat de l'exploitation en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, se traduit par une moins-value de fr. 62,568-55 pour 1889.

En 1888, chaque traversée avait coûté, en moyenne, fr. 683-69 et produit fr. 517-17. En 1889, le coût a été de fr. 721-48 et le produit de fr. 324-55.

Voici les résultats par traversée (115 kil.):

	En 1889	En 1888	Differ. p 1889.
Coût par kilomètre	6-27	5-95	+ 0-32
Produit par kilomètre	2-82	2-76	+ 0-06

## § 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. D, 15. La dépense d'exploitation qui avait atteint fr. 93,988-75 en 1888, n'a plus été que de fr. 89,673-75 en 1889, soit une diminution de fr. 4,313-02; mais il faut remarquer que l'exercice 1888 avait été grevé d'une charge extraor-

dinaire résultant de la perte d'un procès intenté à l'État à la suite d'un abordage (voir compte-rendu de 1888).

Le tableau comparatif du mouvement détaillé ci-après témoigne d'une augmentation sensible des principales sources de revenu du service; seuls les colis ont subi une diminution.

*Mouvement.*

	En 1888.	En 1889.	Diffé. p. 1888.
Voyageurs. . . . .	1,674,391	1,616,210	+ 58,181
Animaux . . . . .	94,600	89,274	+ 5,326
Colis . . . . .	5,168	5,668	— 500
Véhicules . . . . .	61,102	57,415	+ 5,689
Coupons délivrés . . .	1,855,261	1,768,565	+ 66,696
Suppléments. . . . .	9,550	6,066	+ 3,484

La recette (fr. 66,860-76) a dépassé de fr. 5,687-07 celle de 1888.

Un second bateau, offrant des aménagements plus spacieux et plus pratiques que les anciens, a été mis en construction.

§ 5. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, avait été, en 1888, de 8,555 bâtiments; il s'est élevé, en 1889, à 8,761.

En 1888, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut (Anvers) avait été de 7,794,510 tonneaux; en 1889, il a été de 8,151,441 tonneaux.

Les droits de pilotage perçus dans les divers ports du pays avaient produit, en 1888, fr. 2,237,950-49; en 1889, la recette a augmenté de fr. 84,000-72 (fr. 2,321,951-21). La dépense d'exploitation, qui avait été, en 1888, de fr. 2,082,985-41, est montée, en 1889, à fr. 2,144,580-72, soit une augmentation de fr. 61,595-31. Cette différence résulte du mouvement ascensionnel des recettes, les pilotes recevant des appointements calculés d'après le produit de leurs prestations. II, p. D, 15.

Le 29 janvier 1889, un bateau-pilote de la station des Bouches de l'Escaut a été abordé et coulé par le steamer anglais *Ardunach*, de Glasgow. A la suite d'un arrangement, les armateurs de l'*Ardunach* ont payé à l'État une somme de 47,937 francs pour tous dommages.

Un second bateau-pilote de la même station a sombré pendant la tempête qui a régné dans la mer du Nord, la nuit du 8 au 9 février. L'équipage entier, composé de 7 hommes, a péri.

Deux bateaux-pilotes en bois ont été mis en adjudication pour remplacer les deux goëlettes perdues.

Les deux bateaux adjugés en 1888 ont été mis en activité en 1889, ainsi que l'annonçait le compte-rendu de l'année dernière.

## § 4. PHARE ET FANAUX.

II, p. D, 15. La recette du chef des phares et fanaux, en 1889 (1,014,517 francs), a été en augmentation de fr. 45,851-75 sur celle de 1888 (fr. 968,685-27).

La dépense en 1889 (fr. 204,617-06) présente une diminution de fr. 4,147-08 sur celle de 1888 (fr. 208,764-14), les travaux d'entretien aux feux établis le long de l'Escaut ayant nécessité moins de frais que l'année précédente.

## § 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D, 15. Le service de remorque avait produit, en 1888, fr. 27,442-50; en 1889, la recette a augmenté de fr. 2,150-55 (fr. 29,572-65).

La dépense qui, en 1888, avait été de fr. 41,881-58 s'est élevée, en 1889, à fr. 60,820-67. La différence en plus de fr. 18,959-29 est due au renouvellement de la chaudière tubulaire de l'un des remorqueurs.

## § 6. POLICE MARITIME.

II, p. D, 15. La recette de la police maritime s'est chiffré, en 1889, par fr. 121,286-46, en augmentation de fr. 4,776-28 sur celle de 1888 (fr. 116,510-18).

La dépense, en 1889, a été de fr. 99,515-40, en augmentation de fr. 855-69 sur celle de 1888 qui avait été de fr. 98,484-71.

## III.

**Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.**§ 1<sup>er</sup>. HYDROGRAPHIE.

Pendant l'été de 1889, des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées dans l'Escaut et la mer du Nord.

II, p. D, 15. La dépense pour ce service qui avait été, en 1888, de fr. 42,519-92, s'est élevée, en 1889, à 45,651 francs, soit une augmentation de fr. 1,151-08.

## § 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

45 élèves ont suivi les cours à Anvers, en 1889; c'est 10 de moins que l'année précédente.

A Ostende, les cours ont été fréquentés par 58 élèves, même nombre qu'en 1888.

Le nombre de bourses et demi-bourses d'études (33) accordées en 1889 dépasse de 15 celui de 1888.

51 diplômes ont été conférés, en 1889, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1889.	1888.	Différences p <sup>r</sup> 1889.
Long cours . . . . .	27	24	+ 3
Cabotage . . . . .	4	2	+ 2

Le cours de navigation de Nieupoort, institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1889, par 11 élèves, soit 3 de moins que l'année précédente.

Le service des écoles de navigation a donné lieu, en 1889, à une augmentation de dépenses de fr. 20,503-70, due, pour la plus grande part, à l'organisation du cours spécial de machines à vapeur marines, institué par arrêté royal du 12 novembre 1888. Il a été reconnu utile de donner une large extension à la partie intuitive de cet enseignement spécial. A cette fin, les deux écoles établies à Anvers et à Ostende ont été pourvues de modèles en bois de pièces de machines, de modèles en métal d'une machine Compound à trois cylindres, etc. ; ces acquisitions ont coûté 13,300 francs. — Le surplus de l'augmentation de la dépense provient des indemnités accordées aux fonctionnaires du service de la marine, chargés de donner le nouveau cours de machines, et du plus grand nombre de bourses allouées, en 1889, aux élèves des écoles de navigation d'Ostende et d'Anvers.

17 élèves à l'école de navigation d'Anvers et 28 à celle d'Ostende ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines ; 2 diplômes de mécanicien de 1<sup>re</sup> classe et 4 de mécanicien de 2<sup>e</sup> classe ont été délivrés.

### § 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

La dépense qui, en 1888, avait atteint le chiffre de fr. 249,488-19, a été réduite, en 1889, à fr. 191,187-23, soit une diminution de fr. 58,300-96; l'exercice 1888, comme le porte le compte-rendu de cette année, avait eu à supporter des charges extraordinaires ; en 1889, la dépense est revenue à son niveau normal. II, p. D, 15.

Le garde-pêche à voiles « Ville d'Ostende » et l'avis « Ville d'Anvers » ont été affectés alternativement et d'une manière presque incessante à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

### § 4. SAUVETAGE.

Le 28 novembre 1889, un brick français, le « Nominoë », est venu échouer en vue de Blankenberghe. Le canot de sauvetage de la station s'est porté à son secours, mais arrivé auprès du navire en détresse, il a chaviré ; le patron et deux sauveteurs se sont noyés ; les autres ont pu être sauvés, mais deux sont morts peu après l'accident. Après une seconde tentative, l'on est parvenu à recueillir et à ramener à terre les cinq hommes qui formaient l'équipage du brick.

L'exercice 1888 a eu à supporter une dépense extraordinaire pour l'installation d'une nouvelle station de sauvetage à l'endroit dit « Coq » : ainsi s'explique la différence en moins de fr. 27,015-53 que l'on constate en 1889. II, p. D, 15.

La station du « Coq » n'a pu être inaugurée en 1889, comme on l'avait prévu ; ce sera chose faite au commencement de l'année prochaine.

IV.

**Résultats financiers.**

§ 1<sup>er</sup>. RECETTES.

II, p. D, 15. En 1888, les recettes procurées par les divers services de la marine se sont élevées à fr. 4,111,867-27 ; elles ont été, en 1889, de fr. 4,264,945-12, en augmentation, par conséquent, de fr. 153,077-85.

§ 2. DÉPENSES.

II, p. D, 15. Les dépenses qui avaient été, en 1888, de fr. 4,410,596-29 sont montées, en 1889, à fr. 4,494,645-05 ; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 84,248-74.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 68,829-11 en faveur de 1889.

V.

**Lignes postales transatlantiques.**

§ 1<sup>er</sup>. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET DES ÉTATS DE LA PLATA.

III, p. D, 16. L'annexe III résume le mouvement des marchandises et des passagers transportés en 1888 et 1889, et reproduit le taux moyen du frêt depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et La Plata.

En 1888, il a été transporté dans les deux sens, 95,472  $\frac{1}{2}$  tonneaux de marchandises ; en 1889, 104.781  $\frac{1}{2}$  tonneaux.

Le mouvement général des passagers a été : en 1888, de 426 voyageurs, de 228 en 1889.

Le taux du frêt, à l'importation et à l'exportation, a subi une augmentation, en 1889, sauf en ce qui concerne le taux du frêt de Buenos-Ayres pour Anvers, lequel a diminué.

IV, p. D, 17. Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires, en 1888 et 1889, sont détaillés à l'annexe IV.

Le Gouvernement a résolu de ne pas prolonger, au delà de la période de quinze années, commencée le 1<sup>er</sup> janvier 1876, les effets de la convention conclue, le 20 janvier de la même année avec la compagnie Lamport et Holt pour l'établissement et l'exploitation d'un service postal entre Anvers, le Brésil et La Plata. En conséquence, il a notifié en décembre 1889 aux concessionnaires qu'usant de la faculté inscrite à l'article 11 § B 1<sup>o</sup> du contrat, il dénonçait la convention à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1891, et ce, conformément à la stipulation formant le litt. C du dit article 11.

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK.

L'annexe V résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1888 et 1889. Elle indique, en outre, le taux moyen du frêt depuis l'établissement du service (1874). V, p. D, 18.

Le mouvement général était, pour 1888, de 247,545 tonneaux de marchandises et de 37,175 passagers. En 1889, il est représenté par 276,899 tonneaux de marchandises et 36,565 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 1888 et 1889. VI, p. D, 19.

§ 3. SERVICE SUR L'AUSTRALIE.

Une convention a été conclue, le 24 juin 1889, entre le Gouvernement et la « Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft », à Hambourg, pour l'établissement de communications régulières par voie d'escale, entre Anvers et les principaux ports de l'Australie.

Cette convention, approuvée par les Chambres, a été sanctionnée par la loi du 5 août 1889.

Les principaux avantages du contrat sont les deux suivants : 1° Il y aura un départ régulier, tous les 28 jours, d'Anvers pour Adélaïde, Melbourne et Sydney, et six voyages de retour au moins d'Australie sur Anvers (avec maximum de 13) pendant chaque période d'année; 2° il sera réservé à bord de chaque paquebot un espace suffisant pour embarquer, à Anvers, au moins quinze cents tonnes de marchandises, dont mille de marchandises lourdes.

La Compagnie reçoit en échange une subvention de 1,500 francs pour chaque traversée, à l'aller et au retour, effectuée aux conditions contractuelles.

Le service a été inauguré au mois de septembre. Quatre départs ont eu lieu, en 1889, d'Anvers sur l'Australie. Les paquebots ont embarqué 150 émigrants et pris 7,477 1/2 tonneaux de marchandises et 2,540 tonneaux de charbon.

---

(12)

**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE D.**

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1889 et 1888.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1889.	ANNÉES.		Différences pour 1889.	ANNÉES.		Différences pour 1889.		
	1889.	1888.		1889.	1888.		1889.	1888.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	8,946	9,190	- 244	83,627 80	85,524 25	- 1,896 45
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	17,365	14,560	+ 2,805	120,686 75	101,175 80	+19,510 95
	Enfants.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	227	203	+ 24	1,055 55	943 95	+ 111 60
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	376	263	+ 93	1,316 "	990 50	+ 325 50
	Billets aller-retour.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	6,840 ( <sup>1</sup> )	7,434 ( <sup>1</sup> )	- 594	50,787 "	55,197 45	- 4,410 45
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	11,936 ( <sup>1</sup> )	12,512 ( <sup>1</sup> )	- 576	66,543 20	69,754 40	- 3,211 20
Id. (prix réduit).	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	"	"	"	3,772 ( <sup>1</sup> )	5,420 ( <sup>1</sup> )	- 1,648	17,539 80	25,203 "	- 7,663 20	
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	"	"	"	4,094 ( <sup>1</sup> )	6,432 ( <sup>1</sup> )	- 2,338	14,226 65	22,351 20	- 8,124 55	
Suppléments de 2 <sup>e</sup> à 1 <sup>re</sup> classe. . . . .	17,455	13,825	+ 3,630	"	"	"	41,019 25	32,488 75	+ 8,530 50		
Petites cabines. . . . .	025						4,375 "				
Grandes cabines	Cabines particulières ( <sup>2</sup> ). . . . .	717	1,746	+ 313	"	"	"	10,033 "	12,222 "	+ 2,191 "	
		2,059						14,413 "			
Cabines spéciales. . . . .	2	"	+ 2	"	"	"	56 "	"	+ 56 "		
— de luxe. . . . .	7	"	+ 7	"	"	"	525 "	"	+ 525 "		
Ensemble. . . . .	—	—	—	53,556 ( <sup>3</sup> )	56,034 ( <sup>3</sup> )	- 2,478	411,798 "	405,851 30	+ 5,944 70		
Bagages . . . . . Kilog.	262	107	+ 155	10,890	6,900	+ 3,990	784 40 ( <sup>4</sup> )	467 50	+ 316 90		
Chevaux . . . . . Têtes.	"	"	"	10	12	- 2	401 50	481 80	- 80 30		
Chiens . . . . .	"	"	"	187	187	"	869 55	869 55	"		
Voitures à deux roues . . . . . Nombre.	"	"	"	"	1	- 1	"	40 15	- 40 15		
Finances. . . . .	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups. . . . .	"	"	"	1,715	3,573	- 1,798	887 50	1,766 50	- 899 "	
		de plus de 1,000 francs. — . . . . .	"	"	"	1,519	"	+ 1,519	759 50	"	+ 759 50
Journaux . . . . . Kilog.	"	"	"	78,050	74,015	+ 4,035	2,341 50	2,389 35 ( <sup>5</sup> )	- 47 85		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins . . . . .	144,715	127,028	+ 17,687	434,145 ( <sup>6</sup> )	381,084 ( <sup>6</sup> )	+ 53,061	36,178 75	31,757 "	+ 4,421 75	
		5,056	4,216	+ 810	15,168 ( <sup>6</sup> )	12,738 ( <sup>6</sup> )	+ 2,430	2,528 "	2,123 "	+ 405 "	
Petits colis.	Tarif normal.	de 5 kilog. et moins. — . . . . .	103,718	107,747	- 4,029	311,154 ( <sup>6</sup> )	323,241 ( <sup>6</sup> )	- 12,087	27,405 28	28,390 10	- 984 82
		de plus de 5 à 10 kilog. — . . . . .	40,514	41,174	- 660	283,598 ( <sup>7</sup> )	288,218 ( <sup>7</sup> )	- 4,620	25,501 85	25,882 85	- 381 "
	Tarif réduit.	de plus de 10 kilog. . . . .	"	"	"	904,275 ( <sup>8</sup> )	908,362 ( <sup>8</sup> )	- 4,087	53,755 20	53,446 25	+ 308 95
		Grande vitesse. — Poids taxé. . . . .	"	"	"	1,039,395	884,455	+145,940	31,090 50	26,663 85	+ 4,426 65
Service anglo-belge-suisse.	Service anglo-belge-suisse. — . . . . .	"	"	"	87,310	79,120	+ 8,190	2,619 30	2,373 60	+ 245 70	
	Transports de poissons, viandes, œufs, etc. . . . .	"	"	"	"	16,850 ( <sup>9</sup> )	- 16,850	"	510 50	- 510 50	
	Transports de levure, beurre et fruits . . . . .	"	"	"	"	36,350	- 36,350	"	727 "	- 727 "	
Produits extraordinaires . . . . . fr.	"	"	"	"	"	"	357 "	645 "	- 288 "		
Subside du Gouvernement anglais . . . . . fr.	"	"	"	"	"	"	113,481 21	113,700 04	- 218 83 ( <sup>10</sup> )		
Totaux. . . . . fr.							710,757 04	698,105 34	+12,651 70		

(<sup>1</sup>) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.  
(<sup>2</sup>) En 1888, les grandes et les petites cabines étaient confondues sous l'unique rubrique « cabines particulières ». Les grandes cabines étaient comptées pour deux unités.  
(<sup>3</sup>) 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'Etat qu'en janvier suivant.  
(<sup>4</sup>) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer percevait, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.  
(<sup>5</sup>) La taxe des envois, paquets, journaux, échangés entre la Belgique et l'Angleterre a été réduite de fr. 5-60 à 3 fr. par 100 kilogr., à partir du 15 Janvier 1888.  
(<sup>6</sup>) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.  
(<sup>7</sup>) — — — — — 7 — — — — —  
(<sup>8</sup>) Colis taxés au poids.  
(<sup>9</sup>) 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.  
(<sup>10</sup>) 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 1889 et 1888.

SERVICES.	1889.	1888.	Différences par 1889.					
<b>RECETTES.</b>								
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	710,757 04	698,105 34	+ 12,651 70					
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	66,860 76	63,173 69	+ 3,687 07					
Pilotage . . . . .	2,321,951 21	2,237,920 49	+ 84,000 72					
Phares et fanoux . . . . .	1,014,517 »	968,685 27	+ 45,831 73					
Remorque sur la côte de Flandre . .	29,573 65	27,442 30	+ 2,130 35					
Police maritime . . . . .	121,286 46	116,510 18	+ 4,776 28					
Services spéciaux . . . . .								
Écoles de navigation . . . . .	»	»	»					
Pêche maritime . . . . .								
Sauvetage . . . . .								
<b>Totaux . . . fr.</b>	<b>4,264,945 12</b>	<b>4,111,867 27</b>	<b>+ 153,077 85</b>					
<b>DÉPENSES.</b>								
	<b>PERSONNEL.</b>	<b>MATÉRIEL.</b>	<b>TOTAL.</b>		<b>PERSONNEL.</b>	<b>MATÉRIEL.</b>	<b>TOTAL.</b>	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	430,928 61	1,139,031 83	1,580,030 44		436,186 07	1,068,624 12	1,504,810 19	+ 75,220 25
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	59,153 20	30,522 53	89,675 73		47,265 17	46,723 58	93,988 75	- 4,313 02
Pilotage . . . . .	1,952,133 43	192,227 29	2,144 380 72		1,682,759 20	200,226 21	2,082,985 41	+ 61,395 31
Phares { Éclairage de la côte . . . . .	23,614 46	10,685 53	43,299 99		24,341 55	19,009 51	43,351 06	- 51 07
et fanoux. { — de l'Escaut . . . . .	123,035 59	36,281 48	161,317 07		122,553 37	42,859 71	165,413 08	- 4,096 01
Remorque sur la côte de Flandre . .	24,845 41	35,975 26	60,820 67		27,509 85	14,371 53	41,881 38	+ 18,939 29
Police maritime . . . . .	84,430 51	14,884 89	99,315 40		83,621 38	14,860 33	98,481 71	+ 833 69
Services spéciaux . . . . .	29,243 63	14,407 37	43,651 »		29,320 42	13,199 50	42,519 92	+ 1,131 08
Écoles de navigation . . . . .	22,456 26	18,816 42	41,272 68		17,173 32	3,595 66	20,768 98	+ 20,503 70
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc. . . . .	144,697 63	46,469 60	191,167 23		152,840 44	96,647 75	249,488 19	- 58,300 96
Sauvetage et stations de signaux . .	25,244 92	14,449 18	39,694 10		25,946 48	40,761 14	66,707 62	- 27,013 52
<b>Totaux fr.</b>	<b>2,929,873 66</b>	<b>1,564,771 38</b>	<b>4,494,645 03</b>		<b>2,849,517 25</b>	<b>1,560,879 04</b>	<b>4,410,396 29</b>	<b>+ 84,248 74</b>
Recettes totales . . fr.	4,264,945 12				4,111,867 27			+ 153,077 85
Dépenses — . . . .	4,494,645 03				4,410,396 29			+ 84,248 74
Excédent { de dépenses . . . fr.	229,650 91				298,520 02			+ 68,829 11
{ de recettes . . . fr.	»				»			

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 2 <sup>m</sup> 3,63.)		Chargement. En tonneaux de fret (1 <sup>m</sup> 3,14 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>									
1888	35 ( <sup>1</sup> )	58,078	4,659	12,950	42,809½	55,759½	4,593	426	12
1889	36 ( <sup>2</sup> )	64,704	4,797	13,309½	54,401	67,410½	4,872	228	6
<b>A l'importation.</b>									
1888	24	42,306	4,762	2,554½	37,458½	39,713	4,655	•	•
1889	24	44,591	4,858	4,042½	33,328½	34,371	4,432	•	•
<b>Exportation et importation réunies.</b>									
1888	59 ( <sup>1</sup> )	100,384	4,704	15,504½	79,968	95,472½	4,648	426	7
1889	60 ( <sup>2</sup> )	109,292	4,824	14,352	87,429½	101,781½	4,696	228	3

(<sup>1</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.

(<sup>2</sup>) Ce chiffre comprend 12 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.	1889.	
<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 60	FR. C. 35	FR. C. 35 31	FR. C. 19 38	FR. C. 20 43	FR. C. 75 47	FR. C. 50 52	FR. C. 42 51	FR. C. 23 41	FR. C. 53 33	FR. C. 40 33	FR. C. 68 38	FR. C. 34 40	FR. C. 51 43
	Buenos-Ayres.	FR. C. 83 54	FR. C. 82 10	FR. C. 83 99	FR. C. 78 63	FR. C. 66 76	FR. C. 52 50	FR. C. 50 00	FR. C. 39 15	FR. C. 36 95	FR. C. 36 35	FR. C. 26 47	FR. C. 40 81	FR. C. 41 74	FR. C. 47 37	FR. C. 43 97	FR. C. 41 23	FR. C. 34 92	FR. C. 33 22	FR. C. 37 58	FR. C. 39 55	FR. C. 44 82
<b>Importation.</b>																						
De Rio-de-Janeiro.	à Anvers.	FR. C. (1) 98 97	FR. C. (1) 46 83	FR. C. (1) 52 90	FR. C. (1) 54 70	FR. C. (1) 55 33	FR. C. (1) 59 85	FR. C. (1) 50 00	FR. C. (1) 68 95	FR. C. 161 35	FR. C. 67 60	FR. C. 51 35	FR. C. 51 84	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	FR. C. 43 64
		FR. C. 53 30	FR. C. 48 30	FR. C. 38 10	FR. C. 35 34	FR. C. 38 46	FR. C. 38 60	FR. C. 35 24	FR. C. 28 33	FR. C. 18 54	FR. C. 22 35	FR. C. 20 62	FR. C. 17 93	FR. C. 20 01	FR. C. 19 14							

(<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 FANAUX 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. (Deduction faite des amendes.)	MOYENNE des AVANTAGES par TRAVERSÉE.	Observations.
1888	48	Fr. C. 3,098 97	Fr. C. 46,078 86	Fr. C. 340,700 "	Fr. C. 14,550 "	Fr. C. P. 326,150 "	Fr. C. 376,327 83	Fr. C. 7,838 08	
1889	48	Fr. C. 2,093 50	Fr. C. 41,640 98	Fr. C. 340,550 "	Fr. C. 2,750 "	Fr. C. P. 337,800 "	Fr. C. 384,534 57	Fr. C. 7,948 63	

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 <sup>m</sup> 3,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (de 1 <sup>m</sup> 14 ou 1,015 kilog.)		Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
<b>A l'exportation (d'Anvers).</b>							
1888	52	477,858	3,420	427,971	2,461	26,822	515
1889	52	476,331	3,391	427,317	2,448	25,213	484
<b>A l'importation.</b>							
1888	52	476,724	3,398	449,674	2,299	40,353	499
1889	52	476,052	3,385	449,582	2,876	44,352	248
<b>Exportation et importation réunies.</b>							
1888	404	354,579	3,409	247,545	2,380	37,175	357
1889	404	352,383	3,388	276,899	2,662	36,565	351

## TAUX MOYEN DU FRET.

1874.	1875	1876.	1877.	1878.	1879	1880.	1881.	1882.	1883	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.
<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.	Fr. c.
24 33	23 60	22 48	21 36	20 86	17 46	21 79	16 28	19 83	21 51	19 58	18 41	19 29	21 09	25 91	25 33
<b>Pour l'importation.</b>															
31 47	36 54	46 09	41 76	45 60	39 02	36 45	27 45	25 71	25 16	21 73	21 22	21 08	17 59	18 49	25 40

**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.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.
1888	404	4,320 51	375,679 49	»	380,000 »	3,653 84
1889	404	4,930 44	375,069 89	»	380,000 »	3,653 84

