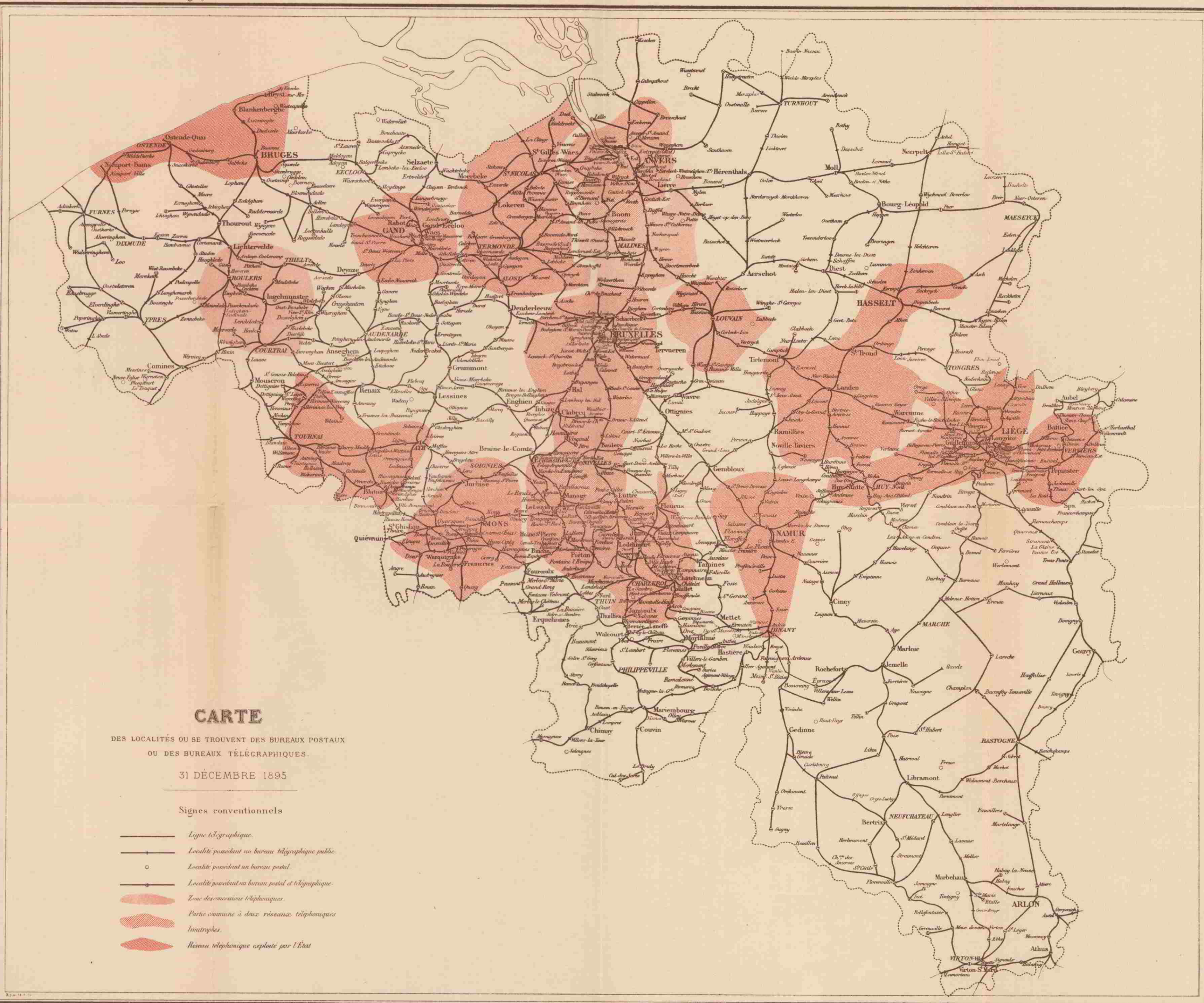




(N° 230.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 2 JUIN 1896.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1895

R A P P O R T

présenté aux Chambres Législatives

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

[Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones et Marine]



BRUXELLES

JOSEPH GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI
21, RUE DE LA LIMITE, 21

1896

(iii)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1895.

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.

(v)

(vi)

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

(vii)

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}

I. — Situation financière. — Principaux résultats.

§ 1^{er}. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES.

Le montant total des sommes liquidées à titre de **premier établissement** du railway de l'État et de celles consacrées au rachat de lignes concédées, au parachèvement et à l'armement de tout le réseau, y compris certaines lignes concédées dont l'exploitation est affermée par l'État, s'élevait, fin 1893, à fr. 1,426,141,647-15, et, fin 1894, à fr. 1,408,403,703-50, soit une augmentation de capital de fr. 17,733,943-63, qui a été appliquée comme suit :

Extension et parachèvement du réseau, bâtiments de stations, matériel fixe, signaux et installations diverses	fr.	10,114,237 66
Acquisition de matériel de traction et de transport, d'outillage, etc.	fr.	5,541,444 63
Lignes en cours de construction, intérêts intercalaires compris	fr.	2,080,261 34
Total égal à la différence ci-dessus.	fr.	17,733,943 63

Les produits nets de l'exploitation devant faire face, entre autres, aux charges d'intérêts et d'amortissement du capital *engagé dans le réseau exploité*, il faut, pour obtenir le **capital utile** y correspondant, déduire du capital de premier établissement les dépenses afférentes aux travaux en cours d'exécution ainsi que les amortissements indirects. Si l'on distrait de ce dernier capital, s'élevant à fr. 1,426,141,647 15

a) Les dépenses appliquées aux lignes en cours d'exécution	fr.	6,918,624 52	} 13,084,103 60
b) Les amortissements indirects.		6,165,479 08	
Le capital utile ressortit à	fr.	1,415,057,543 55	

Ce résultat se justifie également de la manière suivante :

Dans le courant de l'exercice 1893, il a été livré à l'exploitation les sections ci-après désignées :

le 1 ^{er} mai, la section d'Ermeton à Stave	fr. 624,919 50
le 20 mai, la 1 ^{re} section de Blaton à Quevaucamps	55,280 79
le 2 octobre, la section d'Aubel à Bleyberg	1,576,196 99
le 22 octobre, la section Houyet à Beauraing	2,244,499 90
le 10 novembre, la section Stave à Florennes	575,791 »
Ensemble, intérêts intercalaires compris. . . fr.	4,836,687 98

Pendant le même exercice, il a été dépensé :

pour travaux d'extension et de parachèvement . . . fr.	10,114,237 66
pour acquisition de matériel.	3,541,444 63

En y ajoutant le capital utile clôturant les écritures de 1894, soit	fr. 1,592,564,084 57
et en retranchant de l'ensemble, soit de	fr. 1,413,076,454 66
le produit des immeubles réalisés	18.911 11
l'on obtient, comme ci-dessus, le capital utile , fin 1893, fr.	<u>1,413,057,545 53</u>

Période décennale.

Dans la période de dix ans qui s'est écoulée depuis 1883, le capital utile a été augmenté, y compris les intérêts intercalaires, de fr. 163,474,778-40, somme qui a reçu les destinations suivantes :

Construction de lignes nouvelles.

Il a été livré à l'exploitation 124 kilomètres à simple voie et 2 kilomètres à double voie, qui ont été renseignés, distinctement, dans les comptes-rendus de la période considérée et

ont entraîné à une dépense de. . fr.	40,521,495 98	} 42,874,661 79
indépendamment d'une somme de. .	2,353,165 81	
consacrée à l'étude des projets et au personnel qui a surveillé l'exécution des travaux, etc., etc.		

Extension des installations en général par suite du développement du trafic.

A. Voies de garage et d'évitement, matériel fixe. — Il a été construit 360 kilomètres de voies y compris la gare de formation à Ronet; les nécessités du service ont, en outre, imposé l'établissement, surtout dans les stations de grande et de moyenne importance, de matériel fixe, tel que ponts à peser, plaques tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, conduites d'eau et de gaz, candélabres et réverbères, excentriques, signaux Saxby et autres, en un mot, de tout appareil et installation nécessaires à l'utilisation des voies, dans de bonnes conditions de sécurité.

A reporter. . . fr.	42,874,661 79
---------------------	---------------

D'autre part. fr.	42,874,661	79
La dépense s'est élevée, pour les		
voies, à fr.	30,223,787	46
pour le matériel fixe	6,712,201	12
	36,935,988	58

B. Bâtiments, ateliers et dépendances. — Il a été construit ou sont encore en voie d'exécution, notamment :

Des bâtiments de recettes dans 117 stations ; des gares couvertes et des abris pour voyageurs dans 19 stations.

38 hangars et magasins, des parcs à charbon dans 7 localités, des travaux d'agrandissement et d'aménagement nécessités par l'augmentation du trafic dans 263 stations y compris ceux d'Anvers qui sont de très grande importance.

810 maisonnettes de gardiennage ; 119 dortoirs, réfectoires et salles de bain, destinés plus spécialement au personnel des trains que leur service oblige à découcher ; enfin des constructions diverses exécutées à titre d'extension des installations existantes.

Des ateliers centraux pour grosses réparations du matériel ; des remises pour locomotives ; des locaux pour machines à vapeur actionnant les dynamos produisant l'éclairage électrique ; des chaufferies, des usines à gaz riche pour les voitures à voyageurs ; des ateliers de petites réparations, etc., etc.

Les sommes appliquées à ces divers travaux s'élèvent à fr. 57,418,444 63

Matériel d'exploitation en général. — Il a été acquis entre autres :

350 locomotives à voyageurs et à marchandises ; 53 voitures à vapeur ; 1,238 voitures à voyageurs ; 2,703 wagons à marchandises ; les machines et le gros outillage des ateliers de réparation du matériel ; les engins de pesage de chargement et de déchargement dans les stations, ainsi que le mobilier et les objets divers nécessaires aux lignes nouvelles livrées à l'exploitation fr. 46,245,685 58

Total conforme. fr. 163,474,778 40

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

D'après le compte d'exploitation (annexe III), les recettes et les dépenses de l'exercice 1895 ont atteint :

Les recettes brutes. fr.	154,467,550	51
Les dépenses d'exploitation	90,436,512	18
L'excédent des recettes a donc été de	64,031,038	33

En comparant, d'une part, les recettes brutes et, d'autre part, les dépenses des deux derniers exercices, on constate :

Recettes brutes en 1893	fr.	154,467,530 54
— en 1894		152,974,889 18

Différence en plus	fr.	1,492,461 33
------------------------------	-----	--------------

Dépense en 1893	fr.	90,436,312 18
---------------------------	-----	---------------

— en 1894		86,537,469 39
---------------------	--	---------------

Différence en plus		3,898,842 79
------------------------------	--	--------------

L'augmentation des dépenses a donc dépassé celle des recettes de		2,406,381 46
--	--	--------------

Mais il est à observer que la loi du 14 avril 1896 a rattaché au budget de 1893 (art. 20 et 20^{bis}) 3,010,000 francs à titre de renouvellement extraordinaire. Sans cette charge exceptionnelle, il y aurait un excédent de recettes de fr. 603,618-54.

§. 3. RESSOURCES, CHARGES ET ENCAISSE.

D'après le compte d'exploitation, dont les résultats viennent d'être exposés, les *recettes nettes* se sont élevées à fr. 64,031,038 33

Pour déterminer la somme laissée à la disposition du Trésor, en vue des charges d'intérêt et d'amortissement, il faut déduire de ce montant :

a) Les parts de recettes versées par le Trésor aux Sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 5,083,513 98

b) Le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . . fr. 219,600 »

Ensemble.	fr.	5,303,113 98
-------------------	-----	--------------

Reste pour la dotation de ces charges	fr.	58,727,924 35
---	-----	---------------

Or, ces charges s'élevant pour 1893 (annexe IV) à . . .		51,146,077 61
---	--	---------------

il en résulte que, toutes dépenses quelconques, assumées par le compte d'exploitation, celui-ci laisse disponible une encaisse de fr. 7,581,846 74

qui, ajoutée aux soldes des exercices antérieurs arrêtés (abstraction faite des intérêts en compte-courant), au montant de fr. 53,096,239 15

élève l'encaisse au 31 décembre à	fr.	60,678,085 89
---	-----	---------------

Le bilan prenant désormais en charge les pensions servies par le budget de la dette publique, aux anciens fonctionnaires des chemins de fer, il y a lieu de déduire des soldes accumulés, [les pensions liquidées au cours de l'exercice, soit fr. 615,012 »

ce qui ramène l'encaisse réelle dont a disposé le Trésor à fr.		60,063,073 89
--	--	---------------

§ 4. BILAN.

Le bilan renseigne distinctement les résultats propres à l'exercice considéré, ceux des exercices antérieurs et, *in globo*, l'ensemble des résultats depuis l'origine de l'exploitation, de manière à rendre possible leur appréciation selon le point de vue auquel on se place.

Actif.

Le *capital utile*, tel qu'il se déduit du capital de premier établissement (page 2), comprend :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. I) . . . fr.	1,114,578,977 15	}	1,413,057,543 55
2° Matériel de traction et de transport (tabl. I) . . . fr.	298,478,566 42		

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires de 1846 à 1886 (annexe VI) . . . fr. 11,090,438 79

Recettes brutes (annexes III et IX) :

Au 31 décemb. 1894 . fr.	5,465,577,122 55	}	3,617,977,409 92
Pour l'exercice 1895 . . . fr.	154,400,287 57		

Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer (annexes III de 1895 et X de 1894) :

Au 31 décemb. 1894 . fr.	5,024,009 75	}	5,091,072 89
Pour l'exercice 1895 . . . fr.	67,065 14		

3,623,068,482 81

Approvisionnements en dépôt (annexe XXVII) :

Au 31 décembre 1894 fr.	25,526,566 26	}	22,851,865 51
Diminution en 1895 de fr.	474,700 75		

par suite de variations dans les quantités et les prix.

Intérêts en compte-courant des recettes nettes ou de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation :

Au 31 décembre 1894 . fr.	27,470,506 24	}	28,580,086 70
Pour l'exercice 1895 (1) . . . fr.	1,109,780 46		

Intérêts des soldes accumulés, toutes dépenses et charges réglées (annexes IV et VII) :

Au 31 décemb. 1894. fr.	111,299,649 26	}	117,930,031 51
Pour l'exercice 1895. . . fr.	6,650,582 25		

146,510,118 21

Total de l'actif (annexe I). . . . fr. 5,216,578,448 87

(1) Voir annexe IV.

Passif.

<i>Amortissement du capital utile</i> de premier établissement, engagé dans les chemins de fer construits ou rachetés par l'État fr.		81,402,793 22
<i>Capital restant à amortir</i>		1,551,654,750 33
Montant égal au capital utile fr.		1,415,057,543 55
<i>Charges d'intérêt et d'amortissement :</i>		
Pour les capitaux utiles engagés successivement depuis l'origine jusque fin 1886 (1) . fr.		803,450,578 09
Pour les capitaux, ramenés au terme moyen de 74 ^a 8 ^m , à partir de 1887, jusques et y compris 1894 (1)		568,540,522 08
Pour ces mêmes capitaux en 1895 (2)		46,067,565 26
Pour les capitaux dépensés après 1886 jusques et y compris 1894, soumis encore au terme de 90 ^a		17,522,565 48
Pour ces mêmes capitaux en 1895 (2)		5,078,512 55
<i>Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :</i>		
Au 31 décembre 1894, fr. 178,790,525 05		183,875,839 01
Pour l'exercice 1895 (2) 5,085,515 98		
<i>Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :</i>		11,085,758 83
Au 31 décembre 1894, fr. 10,866,158 85		
Pour l'exercice 1895 (2) 219,600 "		196,599,096 41
<i>Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885</i>		1,639,518 57
<i>Dépenses d'exploitation (annexes III et VI) :</i>		
Depuis l'origine jusque fin 1894. fr.		2,027,445,111 07
Pour l'exercice 1895		90,456,512 18
<i>Pensions servies depuis l'origine aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et imputées sur le budget de la Dette publique (annexe VII) :</i>		8,085,146 "
Au 31 décembre 1894. fr.		
Pour l'exercice 1895 (2)		615,012 "
A reporter . fr.		4,976,062,952 47

⁽¹⁾ Voir annexe VIII de 1887.⁽²⁾ — annexe IV.

Report. . fr. 4,976,062,932 47

Intérêts des capitaux avancés par le Trésor, pour constituer un approvisionnement de rails :

Au 31 décembre 1894, fr.	495,625 87	
Pour l'exercice 1895 (1) .	17,500 »	
		513,125 87

Intérêts au profit du Trésor :

Pour liquidations des sommes versées aux sociétés pour loyer et parts de recettes :

Au 31 décembre 1894 . fr.	1,951,075 82	
Pour l'exercice 1895 (1). .	47,565 »	
		1,978,438 82

	}	2,491,564 69
Total du passif (annexe I). fr.		4,978,554,517 16

Balance :

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

a) Travaux de parachèvement, 1846-

1886 (voir à l'actif). fr.	11,090,438 79	
------------------------------------	---------------	--

b) Approvisionnements.	22,851,865 51	
--------------------------------	---------------	--

2° *Soldes actifs accumulés (annexe VII) :*

Au 31 décembre 1894. fr.	189,459,492 96	
Pour l'exercice 1895 (2) .	14,642,154 45	
		204,081,627 41

	}	238,023,931 71
Total égal à l'actif. fr.		5,216,578,448 87

Pour se rendre compte de la productivité effective de l'exploitation, et refléter les résultats de la comptabilité de l'État, il faut écarter les intérêts en compte-courant qui ne figurent au bilan que dans le seul but de présenter la situation au point de vue de ce qu'elle accuserait s'il s'agissait d'un chemin de fer concédé. Donc (3), si l'on ajoute à la balance active qui précède les sommes attribuées à l'amortissement et si de ce montant l'on retranche les intérêts en compte-courant (annexe IV), l'on constate que les recettes, depuis l'origine jusqu'en fin 1895, ont laissé une encaisse libre (voir page 4) de fr. 60,065,075 89 tout en ayant supporté, outre les frais d'exploitation et les intérêts des capitaux :

Pour l'amortissement	81,402,793 22	
--------------------------------	---------------	--

Pour approvisionnements en réserve	22,851,865 51	
--	---------------	--

Pour les travaux de constructions liquidés à charge des budgets de l'exploitation	11,090,438 79	
---	---------------	--

Ce qui ramène le solde en bénéfice à (3) fr.	175,408,171 41
--	----------------

(1) Voir annexe IV.

(2) 204,081,627,41 — 189,459,492,96. (Voir tabl. IV, pp. 104 et 105.)

(3) [(258,025,931,71 + 81,402,793,22) — (146,510,118,21 — 2,491,564,69)] = 175,408,171,41.

§ 5. REVENU DU CAPITAL UTILE.

Capital utile engagé, fin 1894	fr. 1,392,564,084 57
Moitié de la dépense effectuée en 1895, $\frac{20,493,459-18}{2}$	10,246,729 59
Capital moyen productif	fr. 1,402,810,813 96
Recette nette, déduction faite des sommes versées aux sociétés (5,503,113-98)	fr. 58,727,924 55
Revenu pour 1895	fr. 4 19
Il a été pour 1894 de	4 43

§ 6. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Ce résultat se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation :

Le coefficient pour 1895 est de 58.57 p. c.; il s'est élevé en 1894 à 56.57 p. c.
Pour les années antérieures, voir tableau VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICES 1895 ET 1894 COMPARÉS.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1895 et 1894 :

		1895.	1894.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes	fr. 46,825 32	46,516 71
	Dépenses d'exploitation	27,414 91	26,514 57
	Recettes nettes	19,410 41	20,202 54
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	Fr. 3.6527	3.7307
	Dépenses d'exploitation	2.1386	2.1104
	Recettes nettes	1.5141	1.6203
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	5.4008	5.4791
	Dépenses d'exploitation	1.9911	1.9681
	Recettes nettes	1.4097	1.5110
Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes	0.3170	0.3236
	Dépenses d'exploitation	0.1856	0.1827
	Recettes nettes	0.1314	0.1403

Les parcours distincts des trains et des véhicules ainsi que la répartition des produits, donnent les résultats ci-après :

		1895.	1894.
Parcours kilométriques des trains ⁽¹⁾	{ de voyageurs . . . km.	24,892,610	24,037,941
	{ de marchandises . . .	17,395,472	16,966,941
Parcours kilométriques des véhicules chargés ⁽²⁾	{ de voyageurs . . . km.	177,814,742	173,697,553
	{ de marchandises . . .	509,493,840	299,869,902
Produit par train-kilomètre	{ de voyageurs. . . fr.	2,2809	2,3745
	{ de marchandises . . .	5,6119	5,4700
Produit par véhicule - kilomètre chargé	{ de voyageurs. . . fr.	0,3193	0,3286
	{ de marchandises . . .	0,3154	0,3090

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition et de leurs parcours moyens, savoir :

		1895.	1894.
Nombre moyen de voitures et wagons chargés par ⁽³⁾	{ train de voyageurs . . .	7,42	7,46
	{ — de marchandises. . .	18,15	18,05
Parcours moyen des	{ trains de voyageurs. . .	59 ^{kil.}	58 ^{kil.}
	{ — de marchandises. . .	58 ^{kil.}	56 ^{kil.}

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 :

		1895.	1894.
Fonctionnaires et employés		6,960	6,649
Agréés		1,509	1,515
Ouvriers {	permanents	35,490	34,853
	en régie	4,191	751
Total.		45,150	43,768

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État (voir page 28).

(2) Sur le réseau de l'État: dans les trains de l'État pour le trafic et dans quelques trains étrangers (voir Annexe XXI).

(3) Voir détails page 51.

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.

	1895.	1894.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,322,946 77	2,234,979 23
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc.	2,061,159 47	1,935,497 22
D'où un excédent de ressources de	261,787 30	299,482 01
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	12,594,854 75	12,095,372 72
l'avoir au 31 décembre est de . . fr.	12,656,642 03	12,394,854 73

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

	1895.	1894.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de fr.	10,473,485 45	9,837,464 98
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	66,464 67	75,351 »
Capital engagé fr.	10,539,950 12	9,912,815 98
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 37,989 affiliés et à leurs ayants droit, de . .	2,116,691 91	2,482,038 75
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	12,656,642 03	12,394,854 73

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

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1893	1894	1893	1894
Termes de pensions.	Ouvriers	947	871	426,450 »	395,510 41
	Veuves.	4,966	4,939	616,901 75	592,521 01
	Orphelins.	436	446	49,554 10	49,887 70
	Ascendants.	37	34	2,949 40	2,672 »
Termes de secours annuels.	Ouvriers	43	50	7,303 80	6,961 35
	Veuves.	310	315	41,519 40	45,384 37
	Orphelins.	28	26	4,972 27	2,422 30
Secours temporaires aux ouvriers		46,556	44,451	552,259 51	482,071 27
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				372,691 41	368,210 26
Frais de funérailles				44,872 10	44,522 60
Bonification d'intérêts et frais généraux				4,683 73	5,633 95
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 40. fr.				2,064,459 47	1,935,497 22

(12)

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

A. Travaux de premier établissement, d'amélioration et de parachèvement imputés sur fonds capital.

§ 1^{er}. CONSTRUCTION DE LIGNES.

Les dépenses liquidées pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Houyet à Dinant et Anhée jonction à Yvoir fr.	4,831,038 10
Section de Gedinne à Beauraing	300,583 67
Section de Saint-Aubin à Florennes (État)	10,503 14
Section de Ciney à Yvoir	24,718 17
Section de Wilryck à Malines	1,181,563 03
Deuxième section de Blaton à Quevaucamps	18,428 07
Ensemble. . . fr.	6,566,436 18
Intérêts intercalaires. .	552,188 34
Dépense totale au 31 décembre 1895 (annexe XII). fr.	<u>6,918,624 52</u>

§ 2. TRAVAUX D'EXTENSION, D'AMÉLIORATION ET DE PARACHÈVEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a nécessité une dépense s'élevant à fr. 253,052 »

Ouvrages d'art. — Diverses améliorations ont été apportées à des ouvrages d'art et ont coûté fr. 61,249 »

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments de recettes ont été construits dans les stations de Bastogne, Bellem, Okegem, Viane, Wilderen, Forchies, Mignault, Avecappelle, Warquignies, Falisolles, Orp, Maffle, Grimde, Furnes (parachèvement), Wesembeek, Esschene-Lombeek, Grupont, Gemmerich, Vignée, Havenne, Bormenville, Olmenhoeck, Liedekerke, Haren-Sud, Nossegheem, Ormeignies, Ramillies, Huissignies, Stockel, Vellereille-le-Sec, Hédenge, Astene, Wielsbeke, Ciney, Petit-Sinay, ainsi qu'en différents points d'arrêt. La dépense s'est élevée à fr. 1,028,996 »

En outre, une somme de fr. 298,469 »
 a été consacrée à l'agrandissement et l'amélioration de
 divers bâtiments.

Il a été construit 69 nouvelles maisonnettes de garde
 et un grand nombre d'autres ont été agrandies. La dépense
 de ce chef s'est élevée à fr. 556,441 »

Des hangars à marchandises ont été construits à Oke-
 gem, Ruysbroeck, Herenthals, Lierde - Sainte-Marie,
 Rognon et Jemappes, d'autres ont été agrandis. —
 Dépense. fr. 220,823 »

L'aménagement et la construction de dortoirs, réfec-
 toires, salles de bain, destinés aux agents des trains, ont
 coûté. fr. 10,683 »

Stations. — Les stations ci-après ont été agrandies ou
 aménagées : Fexhe-le-Haut-Clocher, Dolhain, Gand,
 Renaix, Commune, Ramillies, Ans, Machelen, Haine-
 Saint-Pierre, Comblain-la-Tour, Streupas, Pipaix,
 Koekelberg, Ruysbroeck, Thy, Feluy-Arquennes, Schel-
 lebelle, Fonteney, Ecaussines-Sud, Monceau-Usines,
 Rhisnes, Tourpes, Quiévrain, Antoing, Nieuport, Fallais,
 Borgerhout, Warquignies, Bovigny, Huccorgne, Corroy-
 le-Château, Ave-Cappelle, Ellezelles, Mons, Vive-St-Eloi,
 Frasnes-lez-Buissenal, Viane, Groenendael, Jemelle,
 Frizet, Lincent, Vignée, Naninne, Cuesmes-État, Faurœulx,
 Hombeck, Renaix, Jemeppe-Froidmont, Froyennes, Ha-
 vré-ville, Gembloux, Villers-Perwins, Handzaeme, Leupe-
 gem, Okegem, Châtelineau, Villers-sur-Lesse, Falisolle,
 Turnhout, Autre-Église, Edegem, Embourg, Trazegnies,
 Chênéc, Jemappes, Hemixen, Ronquières, Braine-l'Alleud,
 Dergneau, Bouwel, La Gleize, Angleur, Wesembeek,
 Grand-Leez, Manage, Naast, Bruxelles-Allée-Verte,
 Marche-lez-Ecaussines, Wilderen, Orp, Louvain-Bassin,
 Callenelle, Anseghem, Cherq, Noncelles, Blaton, Kemseke,
 Estinnes, Martin-Rive, Charleroy, Thieu, Oplinter,
 Vertryck, Saint-Jean-Geest, Nosseghem, Aiseau, Amou-
 gies, Franière, Wetteren, Melle, Bruxelles-Ouest, Flénu-
 Central, Piéton, Bernissart, Maubray, Wygmael, Jumet-
 Brûlotte, Antoing, Falaëu, Biesmerée, Anvaing, Som-
 breffe, Ette, Clamiforge, Momalle, Brugelette, Loven-
 joul, Olmenhoeck, Houpertingen, Huissignies, Oostkerke,
 Obigies, Liedekerke, Solre-St-Géry, Herent, Avelghem,
 Bouvignes, Neckerspoel, Juslenville, Molhem, Ronet,
 Ostende-Quai, Pepinster, Forchies, Sart-Moulin, Gilly-
 Haies, etc. La dépense s'est élevée à, fr. 1,955,342 »

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, fondations pour machines-outils, travaux pour prévenir les dangers d'incendie, installations électriques, etc., ont donné lieu à une dépense de fr. 297,190 »

Voies. — Stations. — Matériel fixe du réseau.

MÈTRES COURANTS :		
à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
658,036	450,350	808,386
45,420	688,426	703,546
499,084	942,653	1,441,737
4,172,240	4,784,429	2,953,669
458,367	465,724	324,091
2,282	41,872	44,154
4,000	27,750	28,750
4,333,889	4,986,775	3,320,664

En doublant les chiffres de la première colonne on arrive	
à un développement, en voies simples, de	4,654 ^k .553
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre. . . .	2,096 ^k .928
l'étendue totale, en voies simples, est de.	<u>6,751^k.481</u>

(¹) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m.50.

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1893.

La longueur du réseau fin 1894 était (annexe XIII) de . . .	3,289 ^{km} ,704 ⁽¹⁾
Il a été livré à l'exploitation les sections suivantes :	
Le 1 ^{er} mai, Ermeton sur Biert à Stave . . .	5 ^{km} ,023
Le 20 mai, 1 ^{re} sect. de Blaton à Quevaucamps. . .	2 ^{km} ,070
Le 2 octobre, Aubel à Bleyberg. . .	10 ^{km} ,187
Le 22 octobre, Houyet à Beauraing . . .	9 ^{km} ,492
Le 10 novembre, Stave à Florennes (État) . . .	4 ^{km} ,789
	30 ^{km} ,960
Ensemble. . .	31 ^{km} ,561
A déduire, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesu- rages	0 ^{km} ,601
Longueur effective (annexe XIII). . .	3,320 ^{km} ,664
Les 31 ^{km} ,561 livrés en 1893 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps . . .	21 ^{km} ,863
La <i>longueur moyenne</i> des lignes exploitées par l'État a donc été de	3,298 ^{km} ,799
En 1894, elle était de	3,288 ^{km} ,334
Différence en plus, en 1893.	10 ^{km} ,245

§ 3. RAILS.

La longueur en *mètres courants* des rails en fer et en acier, existant dans les voies principales et accessoires, était de (*voir* Annexe XIV) :

		1895.	1894.
Acier. {	voies principales.	8,342,423	8,193,522
	— accessoires.	2,075,426	1,994,607
Fer . {	voies principales.	769,508	859,178
	— accessoires.	1,819,305	1,874,412
Ensemble.		13,006,664	12,921,719

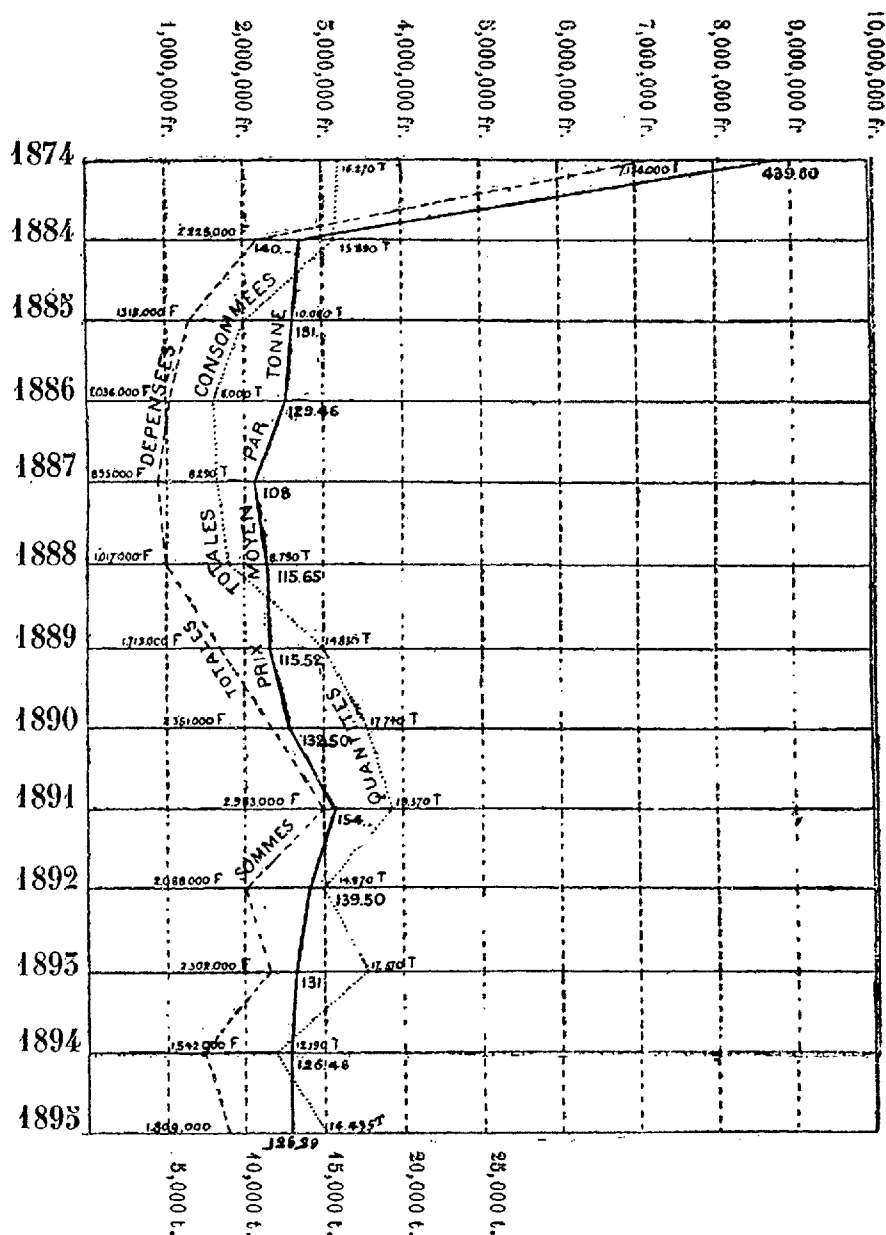
Les 8,342,423 mètres de rails d'acier représentent 91.53 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 2,075,426 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 80.10 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1893 ont une valeur moyenne de fr. 125-29 par tonne; ceux *utilisés* en 1894 revenaient à fr. 126-48, soit une diminution de 0.94 p. c.

(1) Y compris les sections de Compagnies empruntées en transit par l'État, qui avaient, au 31 décembre 1894, un développement de 28^{km}.750 (*voir* page 17 du compte rendu de 1893).

Le diagramme ci-après figure, pour les douze dernières années, la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails d'acier employés au renouvellement des voies.

Quantités totales consommées (Échelle 0^m.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées - - - - - (— 0^m.01 par 1,000,000 de francs).
 Prix moyen par tonne ————— (— 0^m.002 par 10 francs).



Pour les années antérieures à 1884, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

Il a été conclu en 1895, les marchés de rails détaillés ci-après :

a) pour l'entretien et le renouvellement de 1895, 1,506,820 tonnes de rails Vignole en acier, de 38 kilog. par mètre courant, à raison de fr. 118-90 la tonne;

b) à titre d'extension et d'établissement de doubles voies en 1895 et 1896, 8,000 tonnes de rails Vignole, au prix de fr. 128-50 la tonne.

§ 4. BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois, existant dans les voies, est le suivant :

(Voir annexe XIV.)

		1895.	1894.
Chêne	voies principales ⁽¹⁾	5,472,468	5,412,153
	— accessoires	1,587,067	1,525,259
Sapin	voies principales	101,988	104,620
	— accessoires	237,587	266,587
Hêtre	voies principales	17,126	17,126
	— accessoires	—	—
Ensemble.		7,416,236	7,325,745

Les billes en chêne, *utilisées en 1895*, ont coûté : celles de 0^m.28 sur 0^m.14, fr. 5-38; celles de 0^m.26 sur 0^m.13, fr. 4-24. Les billes en sapin, fr. 3-39, et celles en hêtre : cœur rouge, fr. 4-75, et cœur blanc, fr. 4-95.

Ces prix comprennent les frais de créosotage, s'élevant à 51 centimes pour le chêne, à fr. 1-33 pour le sapin, et à fr. 1-23 pour le hêtre.

Quant aux billes en chêne de 0^m.28 sur 0^m.14 *acquises en 1895*, elles ont coûté :

- a) pour les renouvellements et l'entretien de 1895, de fr. 4-88 à fr. 4-90;
- b) pour l'entretien et les renouvellements de 1896, de fr. 4-80 à fr. 4-86;
- c) pour l'entretien et les renouvellements de 1897, de fr. 4-79 à fr. 5-00;
- d) pour les besoins de l'extension de 1896, de fr. 4-77 à fr. 5-00.

Il faut ajouter à ces prix les frais de créosotage s'élevant à 48 centimes.

Les billes en chêne de 0^m.28 sur 0^m.14 *acquises en 1894* pour les besoins de 1895, avaient coûté de fr. 4-87 à fr. 4-93.

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques restant dans les voies au 31 décembre 1895 est de 238,742 mètres.

Fin 1894, cette longueur était de 246,459 —

Voir détails à l'annexe XIV.

⁽¹⁾ Voir annexe XIV.

§ 5. Profil et courbes.

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des *voies principales* se subdivise ainsi qu'il est indiqué à l'annexe XV de 1895 et à l'annexe XXVIII de 1894.

§ 6. SIGNAUX.

Les signaux de différents systèmes sont respectivement établis comme le renseigne l'annexe XV, *littéra b*.

§ 7. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1895, il existait 5,033 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	par un agent à poste fixe . . .	2,689	}	2,799
	par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc. . .	110		
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	605	}	751
	par une cabine Saxby . . .	126		
C. — Ouverts et non surveillés				1,505
			Nombre égal. . .	<u>5,033</u>

Les 2,689 passages à niveau, dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 3,595 personnes dont 1,775 hommes et 1,818 femmes.

La garde de ces 2,689 passages a occasionné, en 1895, une dépense de fr. 2,336,632-70.

Ces passages sont gardés comme suit :

68 pendant . . .	12 heures.	327 pendant . . .	17 heures.
67 — . . .	15 —	261 — . . .	18 —
251 — . . .	14 —	189 — . . .	19 —
274 — . . .	15 —	120 — . . .	20 —
472 — . . .	16 —	660 — . . .	24 —

§ 8. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1895, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1895.	794	64	858
Livrés à l'exploitation pendant l'année	20	2	22
Ensemble.	814	66	880
Supprimés pendant l'année	6	»	6
Situation au 31 décembre 1895.	808	66	874

§ 9. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1895 et 1894, se présente comme suit :

	En 1895.	En 1894.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	46	44
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	6	5
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	58	57
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	»

§ 10. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1894, était de	Stations	606	975
	Dépendances	39	
	Bureaux de ville (¹).	18	
	Haltes	109	
	Points d'arrêt	203	
Il a été créé en 1895, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles (²).	Stations	4	38
	Dépendances.	2	
	Bureaux auxiliaires.	2	
	Haltes.	2	
	Points d'arrêt	28	
Ensemble.		1,013	

On a transformé en haltes la station d'Ollignies ainsi que les points d'arrêt

(¹) Dont un à Douvres.

(²) Stations : Stave, Hombourg, Beauraing et Wiesme; Dépendances : Charleroy (raccordements) et Clabecq (canal); Bureaux auxiliaires : Bruxelles (rue des Comédiens) et Bruxelles (rue des Tanneurs). Ces bureaux ne sont ouverts qu'aux expéditions par tarif 1 et 2, composés de colis d'un poids maximum de 50 kilog.; Haltes : Biesmerée et Florennes (État) (halte provisoire); Points d'arrêt : Hillegem, Salm-Château, Sart-Bernard, Ganshoren, Landscouter, La Chaussée, Cérour-Mousty, Bernissem, Les Haies, Maret, La Bretagne, Kerniel, Meslin-l'Évêque, Cherscamp, Monstrueux, Ronet (voyageurs), Naze, Zelck, Saint-Remy, Grande-Bruyère, Nimy-Maisières, Petite-Hollande, Bienne lez-Happart, Marcinelle (blanchisserie), Vaudignies, Waltergem, Bois-d'Haine et Quevaucamps.

de Hayettes, Buzenol, Bormenville, Tourpes, Vellereille-le-Sec, Autre-Église et Zellick.

Au 31 décembre 1893, il y avait donc 609 stations, 41 dépendances, 18 bureaux de ville, 2 bureaux auxiliaires, 119 haltes et 224 points d'arrêt.

Des 609 stations et 224 points d'arrêt, il en existe respectivement 71 et 3 dont l'exploitation est commune à l'État belge et à d'autres administrations de chemin de fer. 33 stations communes et 1 point d'arrêt sont gérés par l'État.

§ 11. PONTS A PESER.

Il existait, au 31 décembre 1893, répartis sur divers points du réseau, 81 ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé, en 1893, des recettes s'élevant à fr. 26,573-50.

§ 12. APPROVISIONNEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1893.

Il existait au 31 décembre 1893 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour de fr. 9,618,447, savoir (annexe XVI) :

Rails en acier.	fr. 1,792,461
Rails en fer	864.893
Accessoires de rails.	1,453.023
Croisements, traverses, excentriques	1,243.680
Billes et bois spéciaux.	2,619,987
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc. etc.	1,664,405
Total.	fr. 9,618,447



(22)

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. — Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1^{er}. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1895 comprend respectivement (annexe XVII) :

	1895.	1894.
Locomotives et voitures à vapeur de divers types.	2,184	2,133
Tenders indépendants	1,358	1,334
Voitures à voyageurs	4,281	3,999
Véhicules pour trains de voyageurs	1,442	1,383
Wagons à marchandises	45,022	43,740
Véhicules pour services divers	1,368	1,406

La puissance des locomotives, le poids des moteurs et des tenders font l'objet de l'annexe XIX.

La dénomination et l'énumération détaillées des moteurs et des véhicules dont l'effectif précède, font l'objet de l'annexe XVII.

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

Les unités acquises sur le compte capital en extension de l'effectif, celles démolies annuellement et remplacées sur le compte d'exploitation, sont dénombrées à l'annexe XVIII, pour les quinze dernières années.

L'entretien et le renouvellement en 1895, se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (¹).	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1894	2,079	4,460	54	5,282	45,446
Faits accomplis en 1895. { Mise hors d'usage.	21	44	»	23	498
Reste.	2,058	4,416	54	5,259	44,948
{ Renouvellement (budget ordinaire) . . .	36	34	»	493	4,459
{ Extension (budget extraordinaire) . . .	36	31	»	474	583
Effectif fin 1895	2,430	4,514	54	5,623	46,390
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,414	4,539	49	5,306	45,517
On trouve que le renouvellement est { en avance de . . .	16	»	5	317	873
{ en arrière de . . .	»	28	»	»	»

Il reste à fournir au 31 décembre 1895 :

Sur compte d'exploitation. — Budget de	1894	»	»	»	»	443
	1895	»	20	»	»	10
	1896	»	»	»	35	»
Sur compte capital.		24	25	»	317	4,201
Ensemble.		24	45	»	352	4,354

Le matériel acquis successivement à titre de renouvellement, et imputé sur le compte d'exploitation, est généralement d'un effet utile plus grand, ainsi qu'il a été établi au compte-rendu de 1894, que le matériel démolí auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 509,572 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux démolis. Si l'on considère que la puissance de traction des unités remplacées était de 4,854 kilogrammes, l'avance est en fait de $\left(\frac{509.572}{4,854}\right)$ 105 locomotives au lieu des 16 indiquées ci-dessus.

En outre, les locomotives acquises successivement à titre de renouvellement, ont coûté 4,594,928 francs de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1895, à 24,789 places offertes en plus et pour les wagons à marchandises à 41,739 tonnes de chargement, ce qui équivaut à 464 voitures à voyageurs

(¹) La situation est établie en tenant compte de la partie tender des locomotives-tenders.

en plus et à 3,986 wagons à marchandises en plus. L'avance de 41,739 tonnes ne comprend pas 1,480 tonnes afférentes à 148 wagons restant à fournir, dont 143 sur budget de 1894 et 5 sur budget de 1895.

Pour les wagons spéciaux, l'avance estimée en essieux, est de 337, non compris 10 essieux correspondant à 5 véhicules restant à fournir sur budget de 1895.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement, ont coûté 11,534.210 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués, non compris une somme de 589,472 francs valeur des 153 véhicules restant à fournir sur fonds de renouvellement des budgets de 1894 et 1895.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, le compte d'exploitation est en avance de (4,594,928 + 11,534,210) = 15,929,158 francs, non compris la valeur du matériel signalé comme restant à fournir sur budgets de 1894 et de 1895.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1894, 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, s'élevait à 500

En 1895, 116 ont été agréés et 1 retiré du service, ci 115

615

L'effectif au 31 décembre est donc de 615
se répartissant comme suit :

- 514 wagons-citernes ;
- 14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 81 wagons ordinaires ;
- 4 boxes pour transports de chevaux ;
- 2 trucks pour chargements de masses indivisibles.

§ 4. PRIX ET TRAVAIL DES MOTEURS ET DES VÉHICULES.

Il a paru intéressant d'indiquer ci-après le prix et le parcours moyen des moteurs et des véhicules en service :

A. Coût et utilisation du matériel de traction.

TYPES ET CATEGORIES des MOTEURS.	EFFECTIFS MOYENS.	PRIX MOYEN d'un moteur.	PARCOURS MOYEN par moteur.	Unités virtuelles REMORQUÉES en moyenne par locomotive- kilomètre.
Locomotive type I	156	54,470	51,958	(¹) 59
— types II et IIbis	172	50,700	56,755	60
— type IV	92	64,566	52,913	52
— — VI	52	75,557	40,721	78
— — XII	87	75,655	44,579	82
Voitures à vapeur	54	55,150	22,084	22
Locomotives-fourgons	46	55,689	29,596	26
— type XI	78	40,579	57,652	51
— — V	36	58,564	27,785	29
Moteurs d'autres types	89	55,511	24,550	47
Ensemble des moteurs à voyageurs	822	55,501	55,457	54
Locomotive type XX	55	82,441	17,566	108
— — XXV	240	57,725	52,555	88
— — XXVII	256	56,451	24,509	75
— — XXIX	407	46,295	24,500	79
Moteurs d'autres types	80	45,770	16,948	55
Ensemble des locomotives à marchandises	1,047	54,085	25,598	80

B. Coût et utilisation du matériel à marchandises.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un véhicule.	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule.
<i>Wagons à plus de 4 roues :</i>			
Wagons à 8 roues de 25 tonnes et plus	17	4,800	10,141
— 8 — 20 —	810	5,054	
— 6 — 15 —	9	5,280	
<i>Wagons à 4 roues :</i>	856		
Fermés			17,557
à 2 portes	4,900	2,020	
à 4 —	2,258	5,425	
En général	7,158		
Ouverts			13,660
à petites hausses	2,850	2,566	
à hausses moyennes	30,155	2,596	
— élevées	5,856	5,357	
En général	38,859		
Fermés et ouverts en général	44,835	2,587	11,539
Fourgons	821	5,161	23,262

(1) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXIV du Compte-rendu.

C. Coût et utilisation du matériel à voyageurs.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN des véhicules.	PRIX MOYEN par véhicule.	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule.
Voitures de 1 ^{re} classe { à 2 essieux	452	11,861	24,458
Voitures de 1 ^{re} classe { à 3 —	5	19,323	
Voitures de 2 ^e classe. { à 2 —	24	8,061	20,134
Voitures de 2 ^e classe. { à 3 —	414	15,073	
Voitures de 3 ^e classe. { ordinaires . . { à 2 —	1,298	6,850	38,504
	464	15,051	
	444	5,628	30,259
Voitures-légères à 2 essieux	444	5,628	30,259
Voitures-fourgons	156	5,984	41,453
Voitures mixtes ordinaires. { 1 ^{re} et 2 ^e classe. { à 2 essieux	195	9,760	42,531
	274	18,549	
	17	32,861	42,531
Voitures mixtes légères. { 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe à 2 —	60	9,342	42,531
	218	7,787	30,574
	28	8,791	30,574
Fourgons . . . { ordinaires . . { à 2 essieux	390	6,789	44,988
	268	7,585	
	17	2,471	31,889
Autres véhicules pour trains de voyageurs	714	„	„
Ensemble	5,451	„	33,867

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT. (*Voir annexe XX.*)

Le parcours des locomotives de l'État se résume comme suit :

	1895.	1894.
Remorquant des trains de voyageurs (1)	25,264,525	24,327,876
— — — de marchandises (2)	20,721,540	20,156,330
— — — de route	434,156	587,938
Circulant à vide	3,152,778	2,933,843
Faisant des manœuvres	9,218,014	8,800,308
Ensemble (3).	58,771,013	56,606,295

(1) Y compris 410,868 sur lignes étrangères.

(2) Y compris 500,704 sur lignes étrangères.

(3) Y compris 722,916 sur lignes étrangères.

Les locomotives étrangères ont circulé sur le réseau de l'Etat, savoir :

	1895.	1894.
Remorquant des trains de voyageurs . . .	122,870	124,317
— — de marchandises . . .	23,180	23,034
Circulant à vide.	3,164	4,852
Faisant des manœuvres	1,670	1,932
Ensemble.	150,884	156,135

§ 6. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1895	En 1894.		
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs {	express	48,611	49,220	
		ordinaires et spéciaux	593,764	587,560	
		de marchandises	494,663	467,385	
		de route	18,712	16,071	
		Ensemble.	1,157,750	1,120,254	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État.	a) sur le réseau de l'État. {	voyageurs. {	express	4,558,785	4,221,417
		ordin. et spéciaux.	14,485,950	15,996,966	
			légers	3,987,628	3,741,813
			marchandises	17,572,422	16,942,106
			PARCOURS PRODUCTIFS.	42,182,765	40,902,502
		Pour le service de la route.	450,107	584,478	
	b) sur les lignes étrangères. {	voyageurs	282,345	279,730	
		marchandises	218,086	203,510	
		Parcours total des trains de l'État	43,155,499	41,771,820	
	Parcours kilomé- triques des trains étrangers.	c) sur le réseau de l'État . {	voyageurs	82,269	77,745
marchandises			23,030	24,853	
		PARCOURS PRODUCTIFS	105,519	102,580	
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P ^r L'ÉTAT {	voyageurs	24,892,610	24,037,941	
		marchandises	17,593,472	16,966,941	
		Autres parcours.	930,756	869,518	
		TOTAL GÉNÉRAL	43,258,818	41,874,400	

§ 7. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VOITURES A VOYAGEURS DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Les voitures à voyageurs ont effectué les parcours productifs suivants sur le réseau de l'Etat :

		Trains express.	Trains ordinaires.
Voitures de 1 ^{re} classe	ordinaires.	4,189,026	9,864,290
	mixtes.	3,713,393	10,442,971
Voitures de 2 ^e classe	ordinaires.	2,203,789	11,223,902
	mixtes.	3,027,786	9,349,484
Voitures de 3 ^e classe	ordinaires.	7,043,174	76,544,078
	mixtes.	—	1,030,674
Ensemble des parcours.		24,179,168	118,475,599
Parcours productifs	pour 1893.	142,634,567	
	pour 1894.	139,743,220	

Pour le parcours des fourgons et autres véhicules entrant dans la composition des trains de voyageurs, voir annexe XXI.

§ 8. UTILISATION DU MATÉRIEL A VOYAGEURS.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, en égard aux places offertes, est le suivant :

		1893.			1894.
	PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. ‰.	
		au total.	en p. ‰.		
Express	1 ^{re} classe.	24	7.03	29.29	32.92
	2 ^e —	40	13.79	34.48	41.32
	3 ^e —	55	13.12	23.85	29.43
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.50	10.44	9.42
	2 ^e —	40	9.85	24.64	23.55
	3 ^e —	55	14.57	26.49	26.47
Moyenne		47	11.54	24.53	25.02

Ces résultats sont obtenus en divisant le parcours des voyageurs (p. 40) par celui des voitures renseigné ci-dessus.

§ 9. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES WAGONS DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Les wagons à marchandises ont effectué les parcours ci-après sur le réseau de l'État :

		1893.	1894.
Fourgons chargés	de l'État	17,447,792	17,348,170
	de l'étranger	71,776	106,550
Wagons chargés	de l'État	236,130,657	221,698,242
	de l'étranger	53,171,368	59,674,834
PARCOURS PRODUCTIFS.		308,841,593	298,827,796
Parcours à vide : Wagons	de l'État	112,603,821	114,431,722
	de l'étranger	27,509,613	24,540,058
ENSEMBLE POUR LE TRAFIC.		448,957,027	437,619,576
Expédiés en service	à charge	10,612,923	9,644,713
	à vide	3,037,314	4,976,346
Véhicules divers		3,075,102	3,342,193
TOTAL CONFORME (annexe XXI).		469,702,568	457,582,830

§ 10. UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

Les wagons à marchandises ont été employés au départ de la manière suivante :

	1895.	1894.	En plus en 1895.
Transports) Houille et coke . . .	1,180,336	1,152,156	28,200
taxés.) Autres marchandises. . .	2,033,515	2,031,212	22,103
Transports) Divers	103,872	96,515	7,357
en service.) Combustibles.	84,623	82,157	2,488
ENSEMBLE.	3,422,148	3,362,000	60,148

Le chargement, le parcours et le déchargement des wagons ont nécessité les durées moyennes suivantes :

	En 1895.	En 1894.
Wagons de l'État { sur réseau de l'État	2 j 95	5 j 02
{ sur lignes étrangères	5 30	5 20
Wagons étrangers sur réseau de l'État	2 67	2 56

Le temps moyen qui s'est écoulé entre deux chargements de wagons de l'État, employés sur le réseau de l'État, a été :

	En 1895.	En 1894.
En service intérieur.	5 j 04	5 j 25
En services mixtes et internationaux	5 97	5 76

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises, eu égard à la capacité moyenne des wagons et aux parcours ci-dessus, a été :

	1895.	1894.
Capacité moyenne des wagons	10 ^h 47	10 ^h 48
Charge moyenne du wagon chargé	6 95	7 07
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis	4 78	4 83
— par locomotive avec train	105 51	105 66
Capacité moyenne d'un train de marchandises	270 27	270 00
Charge moyenne d'un train de marchandises	123 46	125 00
Rapport entre le chargement et la capacité	45 68 p. %	46 . 00 p. %

§ 11. ENSEMBLE DES PARCOURS KILOMÉTRIQUES EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES DE L'ÉTAT.

Si l'on réunit les parcours effectués exclusivement par les véhicules de l'État, tant en Belgique qu'à l'étranger, on obtient :

		En 1895.	En 1894.
Matériel pour trains de voyageurs	voitures à voyageurs	144,457,129	140,854,590
	fourgons	51,590,565	50,815,575
	véhicules assimilés, boxes, etc.	41,155,018	41,160,121
		<u>186,982,510</u>	<u>182,810,284</u>
Matériel pour trains de marchand-	fourgons, traineaux et wagons lestés	20,054,584	19,622,665
	wagons fermés	124,099,579	121,878,605
	— ouverts à quatre roues	584,551,162	568,557,651
	— — à plus de quatre roues	8,477,765	8,026,867
		<u>556,962,888</u>	<u>547,885,788</u>
Parcours total des véhicules de l'État (annexe XXI).		<u>725,945,598</u>	<u>700,696,072</u>
Effectif moyen des véhicules de l'État	pour trains de voyageurs	5,551	5,555
	pour trains de marchandises	45,688	46,251
Parcours moyen d'un véhicule de l'État	dans les trains de voyageurs	55,867	54,568
	dans les trains de marchandises	41,755	41,704

§ 12. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT. (Voir annexe XXI.)

PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.					
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
		1895.	1894.	1895.	1894.
Voitures à voyageurs		144,455,068	140,771,074	2,655,385	5,155,521
Voitures-poste et cellulaires		5,292,962	3,129,712	29,571	38,049
Wagons à bagages et fourgons		50,901,514	29,924,525	18,998,594	18,710,295
Boxes, trucks pour équipages et	{ chargés.	5,514,157	5,299,020	501,685,517	290,780,627
Wagons divers.		vides. .	509,675	500,251	144,945,058
Wagons-traineaux.		54,246	122,886	901,915	901,591
Ensemble (voir annexe XX)		184,507,600	179,547,446	489,215,856	457,120,124
Parcours des trains de l'État		24,810,541	25,960,196	17,832,529	17,526,584
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.					
Voitures à voyageurs		5.82	5.87	0.15	0.18
Voitures-poste et cellulaires.		0.15	0.15	"	"
Wagons à bagages et fourgons		1.25	1.24	1.07	1.08
Boxes, trucks pour équipages et	{ chargés.	0.22	0.22	16.95	16.70
Wagons divers.		vides. .	0.01	0.01	8.13
Wagons-traineaux.		"	0.01	0.05	0.05
		7.45	7.48	26.55	26.38

§ 13. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

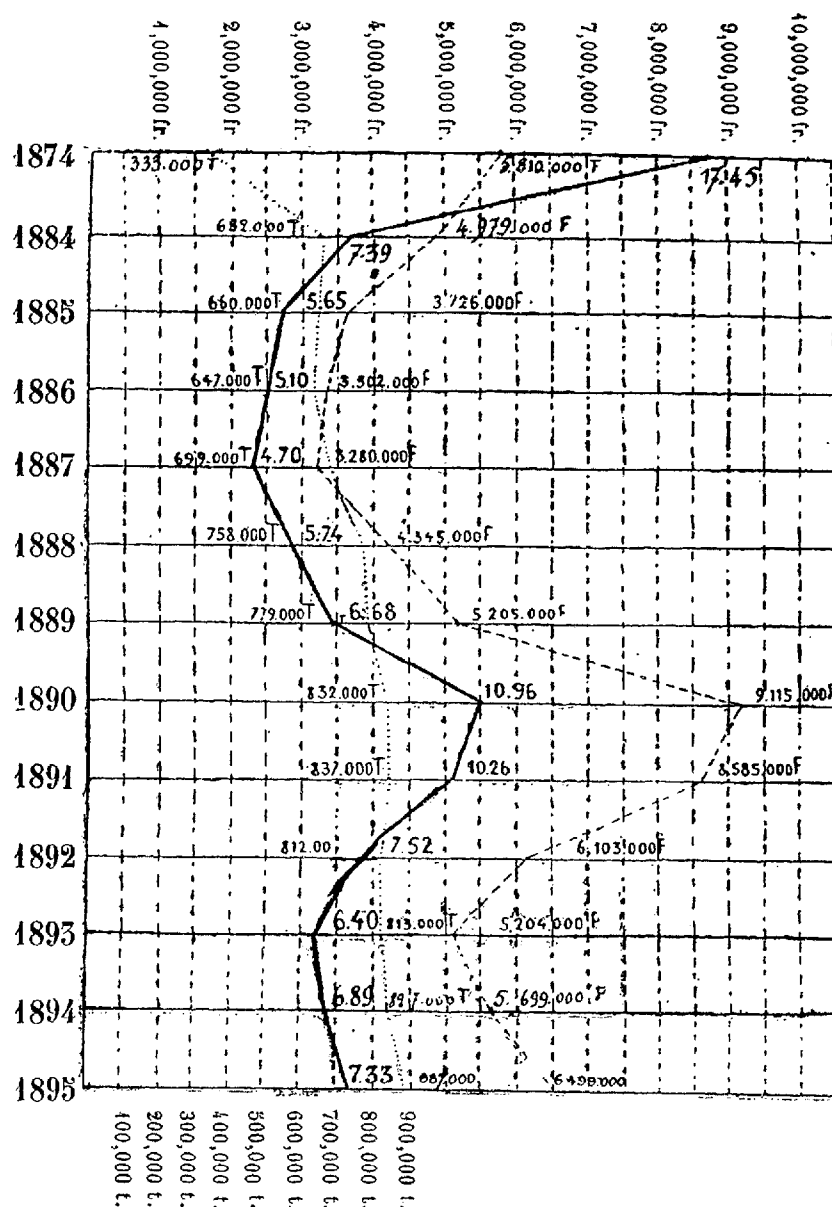
L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1893 et en 1894 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXII.

Le prix moyen de ces combustibles : charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, grosse gailleterie, coke divers, etc., a été en 1893 de 7.39 et en 1894 de 6.97.

§ 14. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1874 et, année par année, de 1884 à 1895.

Quantités consommées.....(Echelle 0^m,005 par 400,000 tonnes.)
 Sommes dépensées(— 0^m,01 par 4,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne ————(— 0^m,005 par franc.)



Le compte-rendu de 1884 donne, page 59, le graphique de la consommation des charbons de toute espèce, pour la période 1870 à 1884. Ici on n'indique que les menus et les gailleteux.

§ 15. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXIV donne le poids et la valeur du charbon exclusivement consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. c. de charbon gras.

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

		En 1895.	En 1894.
Par train-kilomètre	Quantité	18 ^k .54	17 ^k .95
	Valeur	0 ^f .133	0 ^f .122 ⁽³⁾
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	17 ^k .22	16 ^k .71
	Valeur	0 ^f .124	0 ^f .113 ⁽³⁾
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	13 ^k .60	13 ^k .25
	Valeur	0 ^f .098	0 ^f .090 ⁽³⁾
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾	Quantité	1 ^k .208	1 ^k .165
	Valeur	0 ^f .009	0 ^f .008 ⁽³⁾
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾	Quantité	0 ^k .44551	0 ^k .45190
	Valeur	0 ^f .00319	0 ^f .00293 ⁽³⁾

§ 16. ÉCLAIRAGE.

Installations.

L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE comportait, fin 1895, 52 installations, représentant 815 lampes à arc et 2,509 lampes à incandescence. Ces 5,124 foyers ont une intensité totale de 9,422 ampères. (*Voir* détails annexe XXIII.)

Au cours de l'année 1895, l'éclairage électrique a été établi :

1° à Liège, par 59 foyers à arc, dont 12 de 12 ampères ; 14 de 10 ; 29 de 8 et 4 de 6 ampères ;

2° à Peruwelz, par 16 foyers à arc de 8 ampères ;

3° à Waereghem, par 12 lampes à incandescence ;

4° à l'hôtel des chemins de fer, par l'installation de 1,534 appareils nécessitant un courant de 1,000 ampères et représentant un développement total de 27 kilomètres de lignes.

Cette dernière installation a été étudiée par l'Administration, à la demande du Département de l'Agriculture et des Travaux publics. C'est la plus importante de celles qui fonctionnent actuellement à Bruxelles ; dès le début elle a marché à la satisfaction générale du personnel.

En outre des *extensions* ont été réalisées :

1° à Mons, par 2 foyers de 14 ampères et 51 lampes à incandescence ;

2° à Ans, par 2 lampes à incandescence ;

⁽¹⁾ Y compris les parcours à vide.

⁽²⁾ Voir la définition de cette unité à l'annexe XXIV.

⁽³⁾ Chiffres rectifiés.

3° à Bruxelles (A.-V.), par 2 foyers de 14 ampères ;

4° à Ath, par l'installation de 2 foyers de 8 ampères et par le remplacement de 6 foyers de 8 ampères par 6 foyers de 14 ;

5° à Anvers (Est), par 4 foyers de 12 ampères.

Ces installations et extensions ont augmenté le nombre de foyers de 1,845 unités en 1895.

Gaz. — Son emploi a été étendu dans 42 stations, à concurrence de 90 becs nouveaux. — Des becs intensifs ont été placés dans 45 stations ; — 595 becs intensifs, dont 495 système Auer et 100 lampes Hombergen ont été substitués à un même nombre de becs ordinaires.

L'éclairage AU GAZ, dans les stations, les ateliers et leurs dépendances, comporte 23,995 becs, dont la consommation en 1895 a été de 5,899,431 mètres cubes et la dépense de 717,241 francs, soit fr. 0-122 par mètre cube. (V. annexe XXV.)

Quant à l'éclairage AU GAZ RICHE de 218 trains, il a nécessité une dépense de 110,027 francs, soit fr. 0-254 par mètre cube.

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 84 stations : 577 lampes intensives ont été installées, dont 80 en extension et 497 en remplacement d'appareils ordinaires.

474 lampes ordinaires ont été placées en extension dans 125 stations, haltes et points d'arrêt.

Consommation.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses qui s'y rapportent, sont représentées comme il suit :

	En 1895.		En 1894.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	2,711,755 litres.	F. 223,075 50	2,579,922 litres.	F. 134,465 16
Huile de colza épurée.	456,558 kilogr.	210,489 45	424,652 kilogr.	210,744 86
Torches-falots	10,201 pièces.	5,060 50	16,159 pièces.	4,847 70
Ensemble.		F. 438,625 25		F. 350,057 72

L'augmentation de consommation des huiles est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

§ 17. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1895, il existait 28,057 chaufferettes pour voitures à voyageurs, et 1,025 calorifères des voitures des trains légers ; soit, pour l'exercice, une augmentation de 1,748 chaufferettes et de 15 calorifères.

§ 18. GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisses sont indiquées ci-après :

		En 1895.		En 1894.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	940,273	90,413 77	870,420	85,599 66
	Suif et graisses.	54,293	29,350 80	55,298	37,243 20
	Totaux . .	994,566	119,764 57	925,718	122,842 86
Graissage des véhicules. . . .	Huiles	(¹) 353,023	99,613 23	(²) 367,400	108,303 71
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	133,599	54,054 42	129,743	47,699 78
	Suif et graisses.	22,556	9,392 64	19,495	8,358 21
	Totaux . .	156,155	63,447 06	149,238	56,057 99
Ensemble. . .		1,503,744	282,824 86	1,442,356	287,204 56
Soit, pour 1895.		+ 61,388	— 4,379 70		

L'économie réalisée du chef de la substitution de l'huile minérale à l'huile végétale et au suif, ainsi que de l'abaissement du prix, s'est encore accentuée en 1895.

L'usage d'appareils de graissage perfectionnés concourt à cette économie.

L'augmentation des consommations à concurrence de 61,388 kilogrammes est due notamment aux parcours plus considérables effectués par les locomotives.

§ 19. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

L'annexe XXVI donne le détail des approvisionnements du service de la traction.

Au 31 décembre 1895, il existait en magasin et dans les dépôts pour. fr. 13,233,418 51

Il restait à fournir sur le budget de 1895 525,437 30

Ensemble. fr. 13,758,855 81

d'après les prix conventionnels du jour.

(¹) Non compris 73,545 kilogrammes d'huile de remploi.

(²) — 52,250 — —

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

Locomotives. — Les essais des systèmes de distribution de vapeur, à admission et émission indépendantes, en vue d'obtenir la plupart des avantages économiques réalisés par l'emploi du système Compound, dont avaient été pourvues deux locomotives express, ont été continués et étendus à plusieurs locomotives.

L'administration a mis en construction à l'arsenal de Malines une locomotive express fortes rampes d'un nouveau type, destinée à la remorque des malles sur la ligne du Luxembourg. Cette machine diffère du type en usage par les proportions plus grandes données à sa chaudière et à son mécanisme, de façon à en accroître la puissance totale d'au moins 50 p. c.

En 1893 ont été terminées les expériences de traction électrique faites sur une voiture pourvue des appareils nécessaires en vue de déterminer le programme des conditions auxquelles doivent satisfaire les moteurs électriques pour grandes voies ferrées.

Voitures. — L'administration ayant décidé de mettre dans nos trains du service intérieur les voitures à w.-c. précédemment étudiées pour le service international et ne plus faire fournir pour celui-ci que des voitures montées sur bogies, une voiture-type à bogies a été construite par l'industrie. Cette voiture réunira toutes les conditions de confort et de luxe.

Par suite de la décision qui a été prise de porter de 4 mètres à 4^m.20 le gabarit des portières ouvertes, on a pu augmenter la capacité des places offertes aux voyageurs, dans les voitures à couloir latéral.

Wagons. — Une nouvelle suspension a été étudiée pour la charge de 13 tonnes et est déjà appliquée à tous les wagons neufs récemment commandés. Les wagons de 12 tonnes recevront également cette suspension et pourront alors être marqués 13 tonnes.

Un nouveau coussinet pour fusées d'essieux a été adopté pour les voitures et wagons. Ce coussinet est formé d'une carcasse en bronze et d'une semelle en métal blanc.

Bâches. — L'administration a mis en service un nouveau type de bâches dites « grandes bâches »; ces agrès mesurent 8^m.20 de longueur, c'est-à-dire 1^m.50 de plus que les bâches ordinaires. La confection de ces nouveaux agrès a été nécessitée par la présence dans l'effectif de notre matériel à marchandises, d'un assez grand nombre de véhicules exigeant l'emploi de 2 bâches, ancien type.

Le nombre de « grandes bâches », à la date du 31 décembre 1893, s'élevait à 2,520 pour 13,824 « petites bâches ».

Chauffage. — Le bâtiment à usage divers (dortoirs, réfectoires, etc.) de Jemelle a été pourvu d'une installation de chauffage à vapeur à basse pression.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

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

Prix normaux.

A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.
Billets simples	1 ^{re}	Voyages. 243,323	Voyages. 275,358	2,134,007 82	2,147,560 82	Kilom. 80.42	Kilom. 78.59	8.770	7.800
	2 ^e	484,481	572,886	2,780,995 96	2,951,076 28	76.94	67.63	5.740	5.151
	3 ^e	573,978	744,531	1,513,754 51	1,686,812 29	47.60	42.16	2.637	2.266
Ensemble. . .	"	1,301,787	1,592,775	6,428,758 29	6,785,449 39	66.33	57.69	4.938	4.260
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	303,636	419,454	1,544,623 71	2,001,061 96	67.12	62.94	5.037	4.771
	2 ^e	579,114	841,712	1,897,371 47	2,764,181 16	57.56	57.70	3.276	3.284
	3 ^e	1,033,494	1,452,098	1,458,138 55	2,212,040 50	37.00	39.97	1.411	1.523
Ensemble. . .	"	1,916,244	2,713,264	4,900,133 73	6,977,283 62	47.99	49.02	2.557	2.572
Total. . .	"	3,218,031	4,306,039	11,328,892 02	13,762,733 01	55.41	52.23	3.520	3.196

(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.	
		1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.
Billets simples	1 ^{re}	Voyages. 335,646	Voyages. 315,472	843,590 38	762,051 92	Kilom. 32 92	Kilom. 31.62	2.513	2.416
	2 ^e	1,577,048	1,538,793	2,277,939 84	2,171,645 28	25.03	24.45	1.444	1.411
	3 ^e	12,301,725	12,121,939	8,835,932 28	8,661,841 55	18.34	18.25	0.718	0.715
Ensemble	"	14,214,419	13,976,204	11,957,462 50	11,595,538 75	19.43	19.23	0.841	0.830
Billets aller et retour (1)	1 ^{re}	700,380	635,638	997,090 61	814,293 23	23.31	20.97	1.424	1.281
	2 ^e	3,153,422	2,963,174	2,731,240 89	2,378,543 90	18.82	17.42	0.866	0.803
	3 ^e	22,263,722	21,250,710	11,066,354 92	10,718,630 33	16.02	16.25	0.497	0.504
Ensemble	"	26,117,524	24,868,722	14,794,786 42	13,911,467 46	16.56	16.51	0.566	0.559
Total par trains ordinaires	"	40,331 943	38,844,926	26,752,148 92	25,507,006 21	17.57	17.49	0.663	0.657
Report trains express	"	3,218,031	4,306,039	11,328,892 02	13,762,733 01	55.41	52.23	3.520	3.196
Total des parcours à prix entiers (trains express et ordin. réunis)	"	43,549,974	43,150,965	38,081,040 94	39,269,739 22	20.37	20.96	0.674	0.910

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.
Militaires, enfants, électeurs, etc.	"	Voyages. 1,487,539	Voyages. 1,608,135	1,385,926 22	1,514,537 83	Kilom. 41.85	Kilom. 42.53	0.932	0.942
(2) Abonnements { ordinaires d'étudiants d'ouvriers	"	7,258,768	7,014,062	6,071,726 97	5,844,545 28	39.25	39.38	0.833	0.833
	"	2,278,520	2,189,674	324,518 85	319,470 95	12.91	12.90	0.142	0.146
	"	21,375,212	19,848,086	2,598,796 30	2,412,712 61	14.76	14.75	0.122	0.122
Détenus et leurs gardiens	"	58,685	62,025	178,782 50	174,057 90	71.36	75.60	1.483	1.563
Émigrants	"	5,935	7,675	22,044 70	27,546 11				
Sociétaires	"	486,400	491,407	578,569 67	640,662 42				
Trains de plaisir	"	161,794	146,368	282,428 37	263,217 11	61.73	60.10	3.677	3.544
Voyages circulaires	"	241,370	254,775	887,555 91	903,042 81				
Total des parcours à prix réduits	"	33,387,224	31,622,207	12,330,348 49	12,099,792 92	22.73	23.23	0.369	0.383
Report des parcours à prix entiers	"	43,549,974	43,150,965	38,081,040 94	39,269,739 22	20.37	20.96	0.874	0.910
Total général (prix entiers et prix réduits)	"	76,937,198	74,773,172	50,411,389 43	51,369,532 14	21.39	21.92	0.655	0.687

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

(2) Pour les années antérieures, voir annexe XXIX et pour le détail des abonnements de quinze jours, voir annexe XXX.

L'ensemble des transports de voyageurs en trains express et ordinaires se résume par classe, comme suit :

a) *Billets simples.*

	MOVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1895.	en 1894.	Différences pour 1895.	en 1895.	en 1894.	Différences pour 1895.	en 1895.	en 1894.	en 1895.	en 1894.
1 ^{re} classe. . . .	578,974	590,830	— 11,856	2,977,598 20	2,909,612 74	+ 67,985 46	56.66	53.51	5.143	4.925
2 ^e —	2,061,529	2,111,679	— 50,150	5,058,935 89	5,122,721 56	— 63,785 76	37.23	36.22	2.454	2.426
3 ^e —	12,675,703	12,866,470	+ 9,233	10,349,686 79	10,348,653 84	+ 1,032 93	19.65	19.63	0.804	0.804
	15,516,206	15,568,979	— 52,773	18,386,220 79	18,380,988 14	+ 5,232 65	23.37	23.17	1.185	1.181

b) *Billets d'aller et retour ⁽¹⁾.*

1 ^{re} classe. . . .	1,004,016	1,055,292	— 51,276	2,541,714 32	2,615,355 19	— 273 640 87	36.58	37.65	2.532	2.668
2 ^e —	3,732,536	3,804,886	— 72,350	4,628,612 36	5,142,725 06	— 514,112 70	24.83	26.33	1.240	1.352
3 ^e —	21,297,216	22,721,608	+ 575,408	12,524,493 47	12,930,670 83	— 406,177 36	16.93	17.77	0.538	0.569
	28,033,768	27,581,986	+ 451,782	19,604,820 15	20,883,751 08	— 1,193,030 93	18.71	19.71	0.703	0.757

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

1 ^{re} classe. . . .	1,582,990	1,646,122	— 63,132	5,519,312 52	5,724,967 93	— 205,655 41	43.92	43.34	3.487	3.478
2 ^e —	5,794,065	5,916,565	— 122,500	9,687,548 16	10,265,446 62	— 577,898 46	29.24	29.86	1.672	1.735
3 ^e —	36,172,910	35,588,278	+ 584,631	22,874,180 26	23,270,324 67	— 405,144 41	17.91	18.44	0.632	0.654
	43,549,974	43,150,965	+ 399,009	38,081,040 94	39,260,739 22	— 1,188,698 28	20.37	20.96	0.874	0.910

d) *Billets à prix réduits ⁽²⁾.*

1 ^{re} classe. . . .	1,128,160	1,002,160	+ 66,000	1,778,616 19	1,682,538 52	+ 96,077 67	45.20	44.98	1.577	1.564
2 ^e —	3,319,512	3,238,256	+ 81,256	3,460,427 55	3,423,726 05	+ 36,701 50	39.51	39.94	1.042	1.057
3 ^e —	28,939,552	27,321,791	+ 1,617,761	7,091,304 75	6,993,528 35	+ 97,776 40	19.93	20.40	0.245	0.256
	33,387,224	31,622,207	+ 1,765,017	12,330,348 49	12,099,792 92	+ 230,555 57	22.73	23.23	0.369	0.383

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe. . . .	2,711,150	2,708,282	+ 2,868	7,297,928 71	7,407,506 45	— 109,577 74	44.45	43.98	2.692	2.735
2 ^e —	9,113,577	9,154,821	— 41,244	13,147,975 71	13,689,172 67	— 541,196 96	32.98	33.43	1.443	1.495
3 ^e —	65,112,471	62,910,069	+ 2,202,402	28,965,485 01	30,272,853 02	— 307,368 01	18.81	19.29	0.460	0.481
	76,937,198	74,773,172	+ 2,164,026	59,411,389 43	61,369,532 14	— 958,142 71	21.39	21.92	0.655	0.687

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

(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 1894, l'année 1893 a donné :

Pour les trains express.	En moins, fr.	2,433,840 99
— ordinaires	En plus,	1,243,142 71
Pour l'ensemble des prix normaux	En moins,	1,188,698 28
— — réduits.	En plus,	230,333 37
Pour la totalité des transports de voyageurs.	En moins, fr.	938,142 71

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

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. %, de réduction.)	Ensemble.
En trains express	1,501,787	1,916,244	3,218,031
— ordinaires.	14,214,419	26,117,324	40,331,943
	15,516,206	28,033,768	43,549,974

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

33,387,224	33,387,224
61,420,992	76,937,198

on constate que, sur 76,937,198 voyages effectués, 61,420,992, soit 79.8 p. c., l'ont été à prix réduits. Cette proportion a été de 79.2 p. c. en 1894.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1873 (voir annexe XXIX).

Pour les abonnements de 15 jours, en vigueur depuis juin 1893 (voir annexe XXX).

Parcours effectué par les voyageurs :

Les voyageurs ont parcouru le nombre de kilomètres ci-après :

	Express.	Ordinaires.
En première classe.	69,617,796	50,880,426
En deuxième classe	99,724,492	202,741,233
En troisième classe	92,426,340	1,133,242,324
Ensemble.	261,768,628	1,384,020,985

Parcours total pour	}	1893	1,643,789,613
		1894	1,638,778,703

Recettes moyennes par voyageurs embarqués.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR
	Francs.		Francs.
1865 . . .	1.37	1881 . . .	0.82
1866 . . .	1.15	1882 . . .	0.81
1867 . . .	1.19	1883 . . .	0.79
1868 . . .	1.19	1884 . . .	0.78
1869 . . .	1.18	1885 . . .	(*) 0.81
1870 . . .	1.14	1886 . . .	0.75
1871 . . .	1.12	1887 . . .	0.74
1872 . . .	0.95	1888 . . .	0.75
1875 . . .	0.87	1889 . . .	0.72
1874 . . .	0.84	1890 . . .	0.70
1875 . . .	0.84	1891 . . .	0.68
1876 . . .	0.80	1892 . . .	0.68
1877 . . .	0.78	1893 . . .	0.66
1878 . . .	0.76	1894 . . .	(*) 0.69
1879 . . .	0.75	1895 . . .	0.66
1880 . . .	(*) 0.88		

On voit que la recette moyenne par voyageur continue à fléchir d'année en année, sauf les relèvements exceptionnels dus aux Expositions qui entraînent à de longs parcours.

Cette situation est due principalement aux circonstances suivantes :

A. Les billets *d'aller et retour*, à prix réduits de 20 p. c., constituent, chaque année, une part de plus en plus grande du mouvement général à *prix normaux*. D'après les chiffres suivants, cette part a été en 1895, de 65 p. c. et en 1872, première année de l'application du nouveau tarif, de 55 seulement :

	1872.		1895.	
	Nombre.	P. %.	Nombre.	P. %.
Billets simples	10,021,573	47	18,516,206	35
Billets aller et retour . . .	11,577,272	55	28,035,768	65
Ensemble.	21,598,645	100	43,549,974	100

(*) Exposition nationale, relèvement des prix de 5 p. c. et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre.

(*) Année de l'Exposition d'Anvers.

B. Le mouvement se développe beaucoup moins en 1^{re} classe, qu'en 2^e et 3^e; exemple :

		1872.	1895.	Augmentation.	
		Nombre.	Nombre.	Nombre.	P. c.
Voyageurs.	1 ^{re} classe.	1,224,491	1,582,990	358,499	29
	2 ^e —	2,788,903	5,794,065	3 005,162	108
	3 ^e —	17,585,251	56,172,919	18,587,668	106
Ensemble . . .		21,598,645	43,549,974	21,951,329	101

C. Les abonnements (voyageurs, étudiants et ouvriers (1)) progressent en dehors de toute proportion avec le mouvement général des voyageurs non abonnés :

		1872.	1895.	Augmentation.	
		Nombre.	Nombre.	Nombre.	
Voyages par abonnement .		1,231,112	50,942,500	29,711,388	
Autres voyages		21,966,511	43,994,698	24,028,187	
Ensemble . . .		23,197,623	76,937,198	53,739,575	

D. La création de *points d'arrêt*, lesquels ne procurent en général que des voyageurs à courte distance. Leur nombre s'accroît d'année en année depuis 1881. Il en existe actuellement 224.

§ 2. ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

Le mouvement et les recettes en général se résument comme suit :

MOUVEMENT.					RECETTES.		
	Unité.	1893.	1894.	Différences pour 1893.	1893.	1894.	Différences pour 1893.
Voyageurs	Voyage.	76,937,198	74,773,172	- 2,164,026	50,411,389 43	51,369,532 14	+ 958,142 71
Tickets d'entrée. . .	Coupon.	17,123,390	17,023,140	+ 100,250	171,233 90	170,231 40	+ 1,002 50
Bagages	Quintal.	370,523	350,141	+ 20,382	1,635,394 68	1,541,544 91	+ 93,849 77
Petites marchandises.	Kilogr.	377,267,990	379,442,516	- 2,174,526	10,015,816 71	9,991,560 97	+ 24,255 74
Grosses —	Tonne.	29,729,055	29,231,743	+ 497,312	86,302,149 93	84,828,963 46	+ 1,473,186 53
Finances	Group.	895,070	702,355	+ 192,715	256,026 72	179,458 30	+ 76,568 42
Équipages.	Voiture.	1,557	1,807	- 250	63,387 05	72,403 30	- 9,016 25
Chevaux et bestiaux .	Expédition.	62,246	62,127	+ 119	1,568,324 86	1,596,393 66	- 28,068 78
Produits extraordinaires	—	—	—	—	3,976,564 01	3,140,958 66	+ 835,605 35
Ensemble.					154,400,287 37	152,891,046 80	+ 1,509,240 57
Produits divers.					67,063 14	83,842 38	- 16,779 24
TOTAUX.fr.					154,467,350 51	152,974,889 18	+ 1,492,461 33

(1) Voir ces transports par abonnements annexe XXIX.

Les diverses sources de recettes se décomposent, par nature de service, savoir :

	1895.				1894.
	A SERVICE intérieur.	B SERVICES mixtes.	C SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	38,328,529 38	5,225,898 82	6,856,961 23	50,411,289 43	51,369,532 14
Tickets d'entrée dans les stations	171,233 90	"	"	171,233 90	170,231 40
Bagages	687,671 46	65,890 54	901,832 68	1,635,394 68	1,511,544 91
Petites marchandises	7,021,187 35	931,051 60	2,063,577 76	10,015,816 71	9,991,580 97
Grosses —	47,801,543 55	11,868,240 35	26,832,386 09	86,302,149 99	84,828,963 46
Finances	206,935 52	16,888 96	32,202 24	256,026 72	179,458 30
Équipages	48,922 26	3,047 63	11,417 16	63,387 05	72,403 30
Chevaux et bestiaux	1,153,890 47	79,238 43	335,105 98	1,568,324 88	1,590,393 06
Produits extraordinaires	3,976,564 01	"	"	3,976,564 01	3,140,958 66
Ensemble fr.	99,376,477 90	17,990,256 33	37,033,553 14	154,400,287 37	152,891,046 80
Produits divers fr.				67,063 14	83,842 38
Total fr.				154,467,350 51	152,974,889 18

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

	A	B	C
En 1894 de	63.87	11.68	24.45
Elle est, en 1895, de	64.56	11.65	23.99
Différence pour 1895	+ 0.49	— 0.03	— 0.46

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1895.	En 1894.
Garde de bagages fr.	87,247 95	88,267 24
Loyer des buffets	200,664 85	254,052 96
Droit d'affichage	59,611 55	55,276 24
Remise à domicile des colis postaux et non postaux	111,584 84	105,727 75
Amendes pour fausses déclarations (1)	8,408 80	10,956 94
Formalités en douane	221,657 17	221,505 50
Dépôt et magasinage	62,705 12	59,096 25
Retard dans le chargement et le déchargement	165,591 54	191,600 06
Loyer de locomotives, tenders, matériel	55,517 87	50,794 75
— de tapissières	651 60	667 77
Déchargement d'office	47,286 57	45,868 59
Entretien et traction sur les raccordements	248,415 55	258,976 92
Redevances pour usage de quais, voies	4,936 74	5,214 94
Location de terrains, vidanges, etc.	55,585 20	53,975 59
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	1,964,118 95	1,750,165 51
Surtaxes non réclamées	940 60	985 57
Recettes diverses (2)	759,102 95	90,072 70
Total fr.	5,976,564 01	5,140,958 66

(1) Perçu en 1895, fr. 14,740-70 et remboursé fr. 25,149-50 afférents à divers exercices.

(2) La somme de fr. 759,102-95 comprend : 1° fr. 487,209-62, représentant les intérêts de sommes litigieuses en cours de règlement ; 2° fr. 156,967-06, versés par la Compagnie de Liège à Turnhout.

§ 4. PRODUITS DIVERS.

Les produits divers encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non

réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à. . fr. En 1895. 67,063 14 En 1894. 83,842 38

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. c. 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 1895.	En 1894.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,007,563 67	1,402,641 28
Détenus et leurs gardiens	178,782 50	174,057 90
Émigrants	22,044 70	27,546 11
Sociétaires	578,369 67	640,662 42
Trains de plaisir	282,428 57	265,217 11
Transports mili- taires en débet	Hommes 578,859 55 Chevaux 26,012 60 Bagages et matériel de guerre. 97,169 15	441,896 55 24,561 40 101,688 85
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 14,689 65 Équipages et chevaux 4,154 20	15,909 20 5,615 45
Chevaux de courses	27,110 "	28,172 05
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	départements ministériels 10,199 97 expositions 501 20 divers 1,582 25 armée et prisons. 117,678 40	10,085 80 616 90 521 60 116,524 90
Ensemble. . fr.	2,746,647 88	2,919,515 50

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1895.

§. 1^{er}. CAMIONNAGE.

Les dépenses totales de camionnage se détaillent comme suit :

	1895.	1894.
a. Camionnage-déclarations	1,585,808 56	1,550,006 11
b. Van Gend (art. 10 de la conv.)	43,167 50	42,277 50
c. Remise à domicile par camions loués, à Bruxelles (Allée-Verte, Entrepôt et Nord)	17,652 02	16,647 15
d. Remise à domicile par porteurs à Bruxelles, Verviers, Anvers, Gand, Lou- vain, Malines, Alost, Bruges, Mons, Ostende et Blankenberghe	77,485 62	75,745 05
e. Port à domicile par porteurs d'avis et remise dans les autres localités	101,629 89	97,178 78
f. Remise à domicile par la poste	4,619 20	3,908 55
	<u>1,630,362 59</u>	<u>1,585,762 94</u>

L'administration exploite le camionnage en régie dans 23 localités. Les avantages obtenus par cette mesure, au cours des années précédentes, se sont maintenus en 1893.

Ainsi, en 1890, sous l'ancien régime, l'administration a dû payer dans 21 de ces localités fr.	432,893 47
tandis qu'en 1893, avec le service en régie, et malgré l'augmentation du mouvement, elle n'a dépensé, dans ces mêmes localités, que fr.	546,874 30
Le bénéfice dû au nouveau régime, est donc de . . . fr.	106,018 97

§ 2. BUFFETS ET BUVETTES.

Les redevances des buffets et buvettes ont produit, en 1893, la somme de fr. 180,690-52.

En vue d'obtenir un service aussi satisfaisant que possible, l'administration a résolu de renforcer les clauses des cahiers des charges au fur et à mesure du renouvellement des entreprises, lesquelles font, au surplus, l'objet d'une surveillance constante.

A Bruxelles-Nord, où se concentrent nos grands services internationaux, la gestion du buffet laissait par trop à désirer; au lieu de recourir à l'adjudication publique pour le renouvellement du marché, l'administration a fait appel à la concurrence restreinte entre quelques hôteliers seulement.

Il en est résulté, il est vrai, une réduction assez sensible du montant de la redevance, mais cela s'explique par la diminution de clientèle due à la gestion antérieure et par la mesure générale interdisant désormais le débit de toute boisson spiritueuse.

Entre autres innovations, le nouveau contrat prévoit le débit de diners à prix fixes consommés au buffet et celui de paniers-diners servis aux voyageurs dans les voitures des trains en passage.

Les buffets ou buvettes de Bruxelles-Midi, Malines, Blandain, Braine-le-Comte, Landen, Marloie et Quiévrain ont été remis en adjudication et, à cette occasion, le service des paniers-diners a été prévu dans le contrat pour l'exploitation du buffet de Malines.

Vu leur peu d'importance, les buffets de Blandain, Landen, Braine-le-Comte et Quiévrain ont été transformés en buvettes.

§ 3. TARIFS DES VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. Service intérieur.

Les sociétés protectrices des émigrants sont autorisées, au même titre que les agences d'émigration, à délivrer des attestations valables pour l'obtention de billets à prix réduits pour émigrants.

Délivrance d'abonnements scolaires à raison de 8 à 12 déplacements par

semaine, permettant aux écoliers de rentrer chez eux au milieu de la journée.

Inscription, sur les cartes d'abonnements, du montant de la garantie, en même temps que la taxe.

Relèvement à fr. 2-50 du prix du supplément à payer pour passer de 2^e en 1^{re} classe sur les paquebots de l'État belge entre Ostende et Douvres.

Mise en usage d'un billet de débarquement pour faciliter le contrôle des coupons à bord des paquebots, entre Ostende et Douvres.

Faculté accordée aux voyageurs munis de billets d'aller et retour pris à Anvers (Est) ou à Anvers (Sud), de revenir, à leur gré, à l'une ou à l'autre de ces deux stations.

Établissement d'une taxe uniforme de 70 centimes par appareil, pour le transport des vélocipèdes à toutes distances.

Distribution aux points d'arrêt mêmes de billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Élections communales : transport gratuit des électeurs et mesures spéciales pour ceux s'embarquant aux points d'arrêt.

Assimilation des gardes du génie aux officiers, pour les transports par chemin de fer.

Publication d'un 10^e supplément aux conditions réglementaires, comprenant notamment :

des modifications à l'article 3, — mode de voyage — permettant aux voyageurs de se servir exclusivement des trains ordinaires ou express, pour lesquels ils ont payé, et de ceux comportant des voitures de la classe de leur billet;

la mise en distribution d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers pour un voyage simple par jour et pour un voyage d'aller et retour par semaine ; l'admission dans les voitures, moyennant paiement du prix d'un billet de 3^e classe, des animaux de petite taille.

Délivrance par les bureaux :

De Bruxelles (Nord), de billets pour Ostende, valables également pour Ostende (quai) ;

De Haren (Nord) et Haren (Sud), de billets d'aller et retour pour Bruxelles (Nord), valables au retour pour Haren (Nord ou Sud) ;

De Bruxelles (Nord), de billets d'aller et retour pour Haren, valables indifféremment pour Haren (Nord ou Sud) ;

De Grammont, de billets d'aller et retour, valables pour l'embarquement au retour à Bruxelles (Nord ou Midi) ;

De Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi), de billets d'aller et retour pour Grammont, valables au retour pour le débarquement à Bruxelles (Midi ou Nord).

b. *Services mixtes.*

Délivrance d'abonnements valables pendant quinze jours sur tout le réseau des chemins de fer de l'État et les lignes Nord-belges.

Extension à toutes les lignes belges (celles d'Anvers à Gand et du Grand Central belge exceptées) du transport en débet des personnes indigentes appelées au chevet d'un membre de leur famille en traitement dans un hôpital militaire.

Modification à la taxation des abonnements ordinaires en service mixte avec les stations des chemins de fer de l'État Néerlandais (Liégeois-Limbourgeois), Gand-Terneuzen, Grand Central belge et Malines-Terneuzen.

Établissement d'une taxe uniforme d'un franc par appareil, pour le transport des vélocipèdes à toutes distances sur les lignes belges, celles du Grand Central belge exceptées.

c. Services internationaux.

Suppléments comprenant des additions et des modifications aux tarifs : entre les stations des chemins de fer de l'État et celles des chemins de fer Prince-Henri ;

de la Belgique, de l'Angleterre et des Pays-Bas vers les stations des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, et vice-versâ ;

vers Douvres et Londres, et vice-versâ ;¹

en service belge, français, anglais et allemand, (chemins de fer Grand Central belge, de l'État-Prussien, de l'État-Saxon et du Louis-de-Hesse).

Publication d'un tarif nouveau, entre la Belgique et certains stations des chemins de fer du London et North-Western et du Midland.

Prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour pour Amsterdam, pendant la durée de l'Exposition de cette ville.

Pendant la même période, délivrance de cartes d'abonnement valables pendant quinze jours sur les lignes de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État-Néerlandais, de la Compagnie du chemin de fer hollandais, et de la Compagnie du chemin de fer Central-Néerlandais, conjointement avec un billet d'aller et retour jusqu'à la frontière.

d. Voyages circulaires.

Suppléments comprenant des additions et modifications aux deux fascicules du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Réimpression de ces deux fascicules.

L'Agence Carl Stangen, de Berlin, est autorisée à émettre des billets pour de nouveaux parcours en Belgique.

Des conventions ont également été conclues, à cet effet, avec :

La Compagnie du Norddeutscher Lloyd ;

MM. Stemford Parry, Herron et C^{ie}, à Liverpool ;

MM. Dean et Dawson, à Manchester ;

M. Schick, à Hambourg-es-Mont ;

MM. Im. Obersteg et C^{ie}, à Bâle ;
 M. Walther Junior, à Zurich ;
 MM. Ruffieux et Ruchonnet, à Lausanne ;
 MM. A. Ackermann et C^{ie}, à Genève ;
 et M. E. Strack, à Leipzig.

§ 4. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les livrets réglementaires mis en vigueur dans les services intérieur et mixtes le 1^{er} septembre 1891, en suite de la nouvelle loi du 23 août sur les contrats de transport, ont été réimprimés et ont subi les améliorations et modifications ci-après, commandées par des nécessités de service et les intérêts de l'industrie et du commerce.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} février. Classification de l'*arséniate de soude*, à la 1^{re} classe ; des *carreaux en asphalte*, à la 3^e classe ; des *déchets de creusets de verreries*, au T.-S. n° 3, à la 4^e classe ; des *pavés en asphalte*, à la 3^e classe ; de la *poussière de zinc* (zinc en poudre), à la 2^e classe ; des *tuyaux en terre crue*, au T.-S. n° 7, à la 3^e classe ; des *vis en fer et en acier*, au T.-S. n° 6, à la 2^e classe.
- 1^{er} février. Déclassement du *brai d'huiles minérales*, de la 3^e à la 4^e classe ; de la *choucroute*, de la 1^{re} à la 2^e classe ; des *huiles de graissage*, etc., de la 1^{re} à la 2^e classe.
- 1^{er} février. Remaniement de la classification du *goudron d'huiles minérales* et du *goudron de gaz ou de houille*.
- 15 février. Remaniement de la classification du *brai* et des *goudrons d'huiles minérales* ainsi que du *goudron de gaz ou de houille*.
- 15 février. Remaniement de la classification des *huiles minérales brutes* et de leurs dérivés.
- 15 février. Classification du *blanc fixe*, à la 3^e classe ; du *satin white*, à la 3^e classe.
- 8 mars. Classification des *dalles en fonte* pour pavage, à la 3^e classe.
- 1^{er} juin. Déclassement des *lattes* pour faire des cercles, de la 2^e à la 3^e classe.
- Classification des *piquets* pour houillères (sclimbés ou wattes) dont la longueur n'excède pas 1^m.30, liés en fagots, au T.-S. n° 36, et à la 4^e classe.
- 1^{er} juillet. Déclassement des *vinaigres en fûts*, de la 1^{re} à la 2^e classe.

- 13 juillet. Déclassement du *soufre*, de la 3^e à la 4^e classe.
Remaniement de la classification des *pierres calcaires brutes* (*castines et pierres à chaux*).
- 1^{er} août. Classification du *phosphate de soude*, à la 4^e classe.
- 1^{er} septembre. Insertion des *eaux de suint* au *tarif spécial n° 50* ; de l'*avoine* au *tarif spécial n° 40* ; des *fontes brutes* au *tarif spécial n° 59*.
- 1^{er} novembre. Classification des *résidus d'épuration d'huiles en fûts*, à la 5^e classe.
Déclassement des *échalottes*, de la 2^e à la 3^e classe, des *salins de betteraves*, de la 2^e à la 3^e classe.
Remaniement de la classification des *pannes et des tuiles*.
- 2 décembre. Classification des *plaques Schweitzer*, à la 3^e classe ; du *sulfate de chaux*, *résidus* de la fabrication de l'*acide phosphorique* au *tarif spécial n° 56 (intérieur)* et au *tarif spécial n° 56^{bis} (mixtes)*, à la 4^e classe.
Remaniement de la classification du *spath (sulfate de baryte)*.

Tarifs spéciaux.

Tarifs spéciaux n°s 1 et 2 d'exportation maritime :

- 1^{er} novembre. Sont rendus applicables aux transports de *combustibles* destinés :
- 1^o Aux *steamers-remorqueurs* faisant le service tant en amont qu'en aval d'Anvers ;
 - 2^o A l'alimentation des *vapeurs* qui prennent la mer ou qui pratiquent la *pêche maritime* ;
 - 3^o Aux *steamers* de l'État faisant le service entre Ostende et Douvres ;
 - 4^o Aux *bateaux* de la douane affectés à la *surveillance maritime* et naviguant en aval d'Anvers.

Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :

- 1^{er} février. Est rendu applicable au *laitier en bloc et granulé*.

Tarif spécial n° 5 d'exportation maritime :

- 1^{er} février. Est rendu applicable aux *déchets de creusets de verreries*.
- 1^{er} juillet. Est rendu applicable au *blanc de Troyes*, de *Meudon* ou d'*Espagne*, à la *craie brute ou lavée*, en *morceaux* et à la *craie en poudre*.
- 1^{er} novembre. Est rendu applicable aux *pannes en ciment ou en terre cuite* et aux *tuiles en ciment ou en terre cuite*.

Tarif spécial n° 4 d'exportation maritime :

- 1^{er} février. Est rendu applicable aux *huiles légères* provenant de la *distillation des huiles minérales brutes*.

Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :

1^{er} février. Est rendu applicable aux *vis en fer et en acier*.

Tarif spécial n° 6^{bis} d'exportation maritime :

9 mai. Une réduction spéciale de 50 centimes par tonne est accordée en faveur des transports de *verres à vitres*, en caisses, effectués pour l'exportation maritime par quantités de 7,000 kilogrammes au moins par wagon. (Ce prix spécial fait l'objet du tarif spécial n° 6^{ter} dans le nouveau fascicule 1^{bis} du 1^{er} août 1893.

Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :

1^{er} février. Est rendu applicable aux *tuyaux en terre crue*.

1^{er} novembre. Est rendu applicable aux *échalottes*.

Tarif spécial n° 7^{bis} d'exportation maritime :

1^{er} novembre. Est étendu à la station d'Hayettes.

Tarif spécial n° 9 d'importation maritime :

1^{er} février. Est rendu applicable aux *huiles légères*, provenant de la distillation des *huiles minérales brutes*.

1^{er} mai. Est rendu applicable aux *déchets de coton*.

1^{er} juillet. Est rendu applicable aux *dattes*.

Tarif spécial n° 10 :

1^{er} février. Est rendu applicable aux *poulains de lait*, accompagnant les juments qui rentrent dans leurs écuries après avoir été saillies.

1^{er} novembre. Est rendu applicable aux *poulains de lait*, accompagnant les juments qui se rendent à la saillie.

Tarif spécial n° 11 pour les transports d'aciers en lingots en brames, à effectuer dans certaines relations :

1^{er} février. Est étendu à la station de Dampremy (Laminoirs).

1^{er} novembre. Est étendu à la station d'Hayettes.

Tarif spécial n° 12 :

16 août. Création d'une 6^e catégorie consacrant une réduction moyenne de 50 centimes sur les prix de la 5^e catégorie, en faveur des produits suivants : *minerais de fer, minerais de fer grillés, pyrites de fer, pyrites grillées, résidus de pyrites, scories de forges (crasses de fer), scories de laminoirs, de puddlage et de réchauffage*.

30 novembre. Création d'un *tarif spécial n° 12^{bis}* applicable en service intérieur.

30 novembre. Création d'un *tarif spécial n° 12^{bis}* entrant en vigueur le 5 mars 1896, commun aux chemins de fer de l'État et du Nord-Belge, et applicable aux transports de *pierres calcaires brutes et de minerais de fer*.

Tarif spécial n° 14 applicable aux transports de combustibles expédiés des stations charbonnières belges aux hauts-fourneaux du Luxembourg :

8 mars. Extension à La Sambre (raccordement du charbonnage de Marcinelle) (Nord) (G. C. B.).

16 août. Les prix de ce tarif sont réduits de fr. 0-50 pour les transports de coques destinés à la consommation dans les hauts-fourneaux belges desservis par les stations d'Athus, de Halanzy et de Halanzy (Musson).

Tarif spécial n° 18, applicable aux transports à effectuer de ou vers le puits n° 3 des charbonnages de Bascoup :

1^{er} février. Est étendu à la station de Tournai (distillerie Carboneille frères).

Tarif spécial n° 22, applicable aux transports de brai de goudon de gaz ou de houille, à l'exportation maritime.

1^{er} février. Est étendu à Erquelinnes (Bassin).

14 février. Est étendu à Micheroux (charbonnage du Hasard).

1^{er} novembre. Est étendu à Frameries.

1^{er} décembre. Est étendu à Moustier.

Tarif spécial n° 24, applicable aux expéditions de planchettes à l'importation maritime.

14 février. Extension à la halte de Cherq.

14 février. Extension à la station de Verviers (Est).

16 février. Création du *tarif spécial n° 27*, applicable aux transports de sulfate de baryte, à expédier de Fleurus à Mons (Bassin), pour être embarqué à ce dernier point à destination de la France.

Tarif spécial n° 30, applicable aux transports d'engrais et de certains produits agricoles et autres.

1^{er} septembre. Est rendu applicable aux eaux de suint.

Tarif spécial n° 36, pour le transport des produits destinés à l'amendement des terres ou à l'amélioration des chemins.

6 mai. Est étendu aux copeaux et hachures ou éclats de bois.

1^{er} juin. Est étendu aux piquets pour houillères dont la longueur n'excède pas 1^m.80.

9 mai. Application de ce tarif aux envois de chaux, cendres de chaux, expédiés pendant le mois de juin 1895.

1^{er} novembre. Insertion dans ce tarif de la sciure de bois.

Insertion dans ce tarif du sulfate de chaux, résidu de la fabrication de l'acide phosphorique.

Tarif spécial n° 36^{bis}.

1^{er} avril et 1^{er} juillet. Sont admis à ce tarif dans les relations mixtes avec le chemin de fer Gand à Bruges par Eccloo, les transports de

chlorure de potassium, écumes de sucreries, guanos, nitrate de soude, noir pour engrais, poudre de corne, poudre d'os, sels de potasse pour l'amendement des terres, bois de chauffage, fagots, fascines, etc.

- 16 août. Création du *tarif spécial* n° 39, pour les transports de fontes brutes à effectuer par quantités d'au moins 50,000 kilogrammes au départ des hauts-fourneaux belges desservis par les stations d'Athus, de Halanzy et de Halanzy (Musson).
- 1^{er} septembre. Création du *tarif spécial* n° 40, pour les expéditions d'avoine, importés par les ports d'Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Louvain, Nieupoort (Bassin), Ostende, Termonde et Terneuzen, vers Lamorteau (frontière).
- 16 septembre. La réduction d'un franc que consacre ce tarif est étendue aux transports à effectuer viâ Givet ou Vireux.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarifs exceptionnels provisoires n°s 6 et 6^{bis}, applicables aux transports de charbon effectués au départ des gares charbonnières belges vers les stations du Nord du pays.

- 1^{er} mai. Les tarifs 6 et 6^{bis} sont étendus à Warneton.
 Extension du 6^{bis} à Wachtebeke.
- 27 mars. Les *tarifs exceptionnels provisoires n°s 31 et 31^{bis}* sont prorogés jusqu'au 31 mars 1896.
- 1^{er} juillet. Création du *tarif exceptionnel provisoire n° 34*, pour le transport des pavés de Lessines (station) à Maldegem.
- 26 juillet. Création du *tarif exceptionnel provisoire n° 35*, pour les transports de ballast, de Blaton (gare privée de la Bruyère) vers Blandain (frontière) ou Quiévrain (frontière).

b. Services internationaux et de transit.

Conditions réglementaires.

Service Belge-Néerlandais :

- 1^{er} février. Modifications des §§ 42 et 43 des prescriptions générales relatives au transport gratuit des *bâches*, des *agrès de chargement* et des *réservoirs à glace* appartenant aux expéditeurs.

Services Belge-Allemand et Belge-Luxembourgeois :

- 1^{er} avril. Complément aux dispositions additionnelles à l'article 3 du règlement du 1^{er} janvier 1893, relatives à l'acceptation au transport des objets d'art, tels que *tableaux, statues, bronzes d'art, antiquités*.

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

- 1^{er} février. Classification de la *choucroute* à la 2^e section.

- 1^{er} juin. Remaniement de la classification des *bois de houillères et des perches*.
 Services Belge-Allemand et Belge-Luxembourgeois :
- 1^{er} avril. Classification de la *garouille* au tarif spécial I, de la *mélasse, préparée pour l'alimentation du bétail*, la *stéaélite cuprique (talc en poudre vitriolé)*, la *farine de tourteaux de maïs* et les *tourteaux de maïs* au tarif spécial II, et au tarif spécial III, des *copeaux, déchets de viandes séchés et pulvérisés, matière pour la clarification des eaux sales, émeri en roche, plaques pour filtres et poils d'animaux non lavés et non nettoyés avec adhérence ou mélange de déchets de peaux*.
 Admission au tarif exceptionnel n° 4 du *sulfate d'alumine préparé et du silicate de potasse ou de soude*, exportés du territoire douanier allemand vers les ports de mer belges ou celui de Terneuzen; admission des *radicelles et de la solution de vitriol* au tarif exceptionnel n° 5.
 Service Franco-Belge-Nord :
- 1^{er} juillet. Classification à la 3^e classe et au tarif spécial IV, des *chiffons* (à l'exclusion des *chiffons de laine ou de soie*) en *balles pressées, cerclées en fer*, pesant au minimum 250 kilogrammes au mètre cube, et expédiés de la France vers la Belgique.
- 1^{er} juillet. Classification, à la 1^{re} classe, des « *voitures à âne ou à poney* » ne pesant pas isolément plus de 200 kilogrammes, emballage compris.
- 29 août. Classification des *écorces (coques) et pelures d'arachides moulues, pour engrais*.
- 19 octobre. Classification en service Franco-Belge-Nord des matières ayant servi à l'épuration du *gaz d'éclairage*.

Tarif en général.

- Service Belge-Rhénan-Westphalien :*
Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- Service Belge-Allemand :*
Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- Service Franco-Allemand :*
- 1^{er} janvier. Mise en vigueur des fascicules I et II, remplaçant les tarifs similaires du 1^{er} février 1880 et leurs suppléments, en ce qui concerne les relations avec les stations de la Prusse rhénane et la Westphalie.
- Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :*
Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

- 1^{er} janvier. Mise en vigueur du fascicule 2^b pour le transport des marchandises entre les stations belges, Givet et Terneuzen et celles de Bâle (gare du Central-Suisse), stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Jura-Simplon, Bâle (gare badoise) et Delle (transit).
- 1^{er} janvier. Revision du fascicule 3^a (trafic avec les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg).
- 1^{er} janvier. Revision du fascicule 3^b (trafic avec les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg).
- 1^{er} septembre. Revision du fascicule 5^a (trafic avec les stations du chemin de fer du Palatinat).
- 1^{er} septembre. Revision du fascicule 5^b (trafic avec les stations du chemin de fer du Palatinat).
- 1^{er} septembre. Réduction d'un franc par 1,000 kilogrammes en faveur des transports d'avoine effectués des ports de mer belges et de celui de Terneuzen, en destination de Bâle et de Delle (transit).
- 1^{er} septembre. Réduction d'un franc par 1,000 kilogrammes en faveur des transports d'avoine effectués des ports de mer belges et de celui de Terneuzen, en destination des stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, du Guillaume-Luxembourg et du Grand-Duché de Bade.
- Service Belge-Prince-Henri :*
- 1^{er} décembre. Revision du tarif Belge-Prince-Henri.
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises en grande vitesse entre Bâle (gare du Central-Suisse) et Londres.
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises en grande vitesse entre Bâle (gare badoise) et Londres.
- Service Anglo-Sud-Ouest-Allemand :*
- Extension du tarif à une nouvelle station wurtembergeoise.
- Service Franco-Belge-Nord :*
- 1^{er} février. Publication de suppléments aux tarifs franco-belge-Nord et franco-belge-Anzin, contenant des modifications et des additions concernant le transport de certains produits admis sous des conditions déterminées.
- 1^{er} mai au 19 octobre. Extension à six nouvelles stations belges.
- 29 septembre. Mise en vigueur d'un nouveau mode de perception des taxes supplémentaires d'intérêt à la livraison.
- Service Belge-Suisse :*
- 13 février. Publication d'un nouveau fascicule III au tarif belge-suisse (trafic local avec la Suisse orientale), comprenant

notamment la tarification de nouvelles stations belges ainsi que de nouvelles stations suisses, et établi en tenant compte de certains changements de taxes survenus sur les parcours allemands et suisses. Ce fascicule comprend également deux nouveaux tarifs exceptionnels réduits : n° 17, pour le transport par chargesin complètes des métaux et objets en métal, et n° 18, pour le transport des engrais par envoi de 10,000 kilogrammes.

Tarif de l'Union postale universelle :

1^{er} mars. Publication d'un nouveau tarif de l'*Union postale universelle*, contenant des additions et des modifications diverses.

Recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits : « petits paquets » :

1^{er} mars. Mise en vigueur d'un supplément au fascicule I du recueil des tarifs internationaux, applicables aux colis dits : « *petits paquets* », contenant notamment un nouveau tarif avec la Suède, via Anvers-Göteborg.

1^{er} mars. Publication d'un supplément au fascicule II du recueil des tarifs internationaux, applicables aux colis dits « *petits paquets* », contenant des additions et modifications à la nomenclature des bureaux de poste de l'empire d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie qui coopèrent à l'échange international des colis de 50 kilogrammes et moins.

20 septembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des colis dits : « *petits paquets* », avec les États-Unis de l'Amérique du Nord, via Anvers, par l'entremise des vapeurs de la Red Star Line.

1^{er} décembre. Publication d'un supplément au recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits : « *petits paquets* », contenant notamment les primes à percevoir sur les parcours italiens et monténégrins pour les colis déclarés à la valeur. — Extension du tarif à diverses localités serbes.

20 décembre. Nouveau tarif pour les petits paquets, en destination de l'Égypte (via Trieste).

Extension aux relations avec le grand-duché de Finlande, Zanzibar (bureau français), Curaçao, Natal, Zouloulund, Bermudes, Saint-Pierre et Miquelon, Hawaï, du tarif de l'Union postale universelle.

Service Belge-Anzin :

1^{er} mai au 19 octobre. Extension à cinq nouvelles stations belges.

29 septembre. Mise en vigueur d'un nouveau mode de perception des taxes supplémentaires d'intérêt à la livraison.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif direct pour le transport des marchandises entre la Belgique, d'une part, l'Autriche et la Hongrie, d'autre part.

Service Belge-Russe :

1^{er} mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif général pour le transport de marchandises entre la Belgique et un grand nombre de stations russes.

Service Franco-Russe :

1^{er} mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des marchandises entre les stations du chemin de fer du Nord français, d'une part, et les stations russes figurant dans le tarif belge-russe.

1^{er} mars. Mise en vigueur de nouveaux prix à percevoir au départ de certaines stations russes, figurant dans le tarif exceptionnel Franco- et Belge-Russe pour le transport des *lins*, *chanvres*, etc., du 1^{er} avril 1893.

1^{er} mai. Introduction de nouvelles stations russes dans le tarif de réexpédition, d'avril 1893, au départ de Koenigsberg et d'Elbing, des transports de *lins*, *chanvres*, etc., de la Russie vers la Belgique, la France et Terneuzen.

Service Belge-Italien et Néerlandais-Italien :

1^{er} avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif direct pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas.

1^{er} juin. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport à grande vitesse des *denrées alimentaires* entre l'Italie, d'une part, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part.

Service Anglo-Italien :

1^{er} avril. Introduction de dispositions réglementaires pour les relations entre l'Italie et Londres et mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport des *denrées alimentaires*, en service accéléré, de l'Italie vers Londres.

Service Belge-Bavarois :

9 février. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *engrais* par wagons complets de 4,000 kilogrammes, ou payant pour ce poids.

1^{er} mai. Tarif exceptionnel pour le transport des *bois*. Publication d'une nouvelle nomenclature des bois auxquels le tarif est applicable, réduction de certaines taxes et extension du tarif à de nouvelles relations.

Tarifs intermaritimes avec le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Fintande, les ports de la Méditerranée, du Levant et de la Mer Noire, le Brésil, le Pérou, la République Argentine, l'Uruguay, l'Égypte, l'Asie (Chine et Japon), l'Australie, le Chili, les États-Unis du Nord et les ports des Balkans, établis à l'intervention des services de navigation.

15 mars. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins au

départ des stations belges vers les ports du Chili et du Pérou, desservis par les services réguliers de navigation de la *Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Kosmos*.

1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins au départ des stations belges vers les ports de Philadelphie et de New-York desservis par les services réguliers de navigation de la *Red Star Line*, ainsi que vers des localités intérieures des États-Unis de l'Amérique du Nord.

1^{er} novembre. Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par charges incomplètes et par charges complètes au départ des stations belges vers les ports de Bourgas, Braïla, Galatz, le Pirée, Kustendjé, Salonique, Sulina, Varna et Volo, desservis par les services réguliers de navigation de la *Johnston Line*.

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service Belge-Néerlandais :

1^{er} juillet. Création du *tarif spécial XIX*, à prix réduits, applicable aux envois de *houille, coke et briquettes de charbon* effectués au départ des stations desservant les charbonnages et les usines à gaz belges, à destination des gares néerlandaises.

2 novembre. Création d'un *tarif exceptionnel provisoire A*, applicable aux transports de *céréales* à expédier de certaines gares néerlandaises, à destination de la Belgique.

23 décembre. Création du *tarif spécial XXIV*, applicable à partir du 2 janvier 1896 aux transports :

1^o De *moellons, pierrailles, pierres concassées (macadam)* ;

2^o De *pavés, bordures de trottoirs, dalles en pierres et en marbres, sciées sur une seule face*.

3^o De *chaux*, effectués, au départ des gares belges, à destination des stations néerlandaises ou de certaines de ces stations.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1^{er} janvier. Extension des *tarifs exceptionnels n°s 7, 8 et 17* à de nouvelles stations belges et allemandes.

1^{er} mars. Extension à de nouvelles stations belges, du *tarif exceptionnel du 1^{er} avril 1892*, pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, au départ de l'Allemagne.

1^{er} avril. Mise en vigueur du *tarif exceptionnel n° 23* pour le transport de *vitriol de fer (vitriol vert)* par wagon complet de 10,000 kilogrammes, ou payant la taxe pour ce poids.

Introduction de nouvelles stations belges et allemandes dans les *tarifs exceptionnels n°s 6, 7, 8, 13, 14 et 16*.

- 1^{er} novembre.** Mise en vigueur du *tarif exceptionnel n° 24* pour le transport du *goudron de gaz* par quantités de 10,000 kilogrammes, ou payant pour ce poids.
Extension du *tarif exceptionnel n° 8* à de nouvelles relations.
Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :
Extension des *tarifs exceptionnels des houilles, cokes, etc.*, à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 16 janvier.** Réduction des prix de transport applicables en service Belge-Alsacien-Lorrain aux envois de *minerais* vers Erquelines, Péruwelz (frontière) et Quiévrain (frontière).
- 1^{er} avril.** Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *huiles minérales*, entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.
- 16 août.** Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Alsacien-Lorrain, aux envois de *minerais* effectués par quantité de 50,000 kilogrammes, vers certaines stations belges.
- 15 octobre.** Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Alsacien-Lorrain, aux transports de *minerais* vers Acoz (fourneaux), Berzée (Thy-le-Château), Couvin (station) et Vierves (frontière) (Société anonyme des forges de Vireux-Molhain).
Service Belge-Prince Henri :
Extension du tarif exceptionnel des *houilles, cokes, etc.*, à une nouvelle station belge.
- 16 janvier.** Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Prince Henri, aux envois de *minerais* vers Erquelines, Péruwelz (frontière) et Quiévrain (frontière).
- 16 août.** Réduction des prix de transport, applicables en service Belge-Prince Henri, aux envois de *minerais* effectués par quantité de 50,000 kilogrammes, vers certaines stations belges.
- 15 octobre.** Réduction des prix de transport applicables en service Belge-Prince Henri, aux envois de *minerais* vers Acoz (Fourneaux), Berzée (Thy-le-Château), Couvin (station) et Vierves (frontière) (Société anonyme des forges de Vireux-Molhain).
Service Franco-Belge-Nord :
- 1^{er} juillet.** Application à titre définitif du tarif spécial n° 17 provisoire pour le transport de la *houille*, du *coke* et des *agglomérés de houille*, au départ des stations de la Compagnie du Nord-Français, vers la Belgique.

	<i>Tarif spécial des houilles par envois de 100 tonnes :</i>
1 ^{er} septembre.	Extension aux stations du bassin de Liège vers l'Est-Français.
	<i>Tarif spécial des houilles avec l'Est-Français :</i>
17 —	Introduction de nouvelles gares françaises.

§ 5. TRAINS DE VOYAGEURS.

De même que les années précédentes, de nombreuses mesures ont été prises pour faciliter aux ouvriers les communications entre leur domicile et le lieu de leur travail.

A cet effet, des trains nouveaux ont été organisés entre Namur et Ronet et vice-versâ, Genappe et Luttre, Luttre et Manage, viâ Trazegnies-Piéton, Tamines et Fosse et retour, Manage et Braine-le-Comte, Warquignies et Quiévrain, Alost et Termonde, Liège (Guillemins) et Waremme et vice-versâ, Welkenraedt et Verviers, Wetteren et Gand (Sud), Liège (Guillemins) et Verviers et retour, avec correspondance de et vers Liège (Longdoz), Jurbise et Braine-le-Comte, Termonde et Alost (Nord), Malines et Anvers, Namur et Charleroy viâ Gembloux, Fleurus et Tamines, Mons et Quiévrain, Saint-Ghislain et Chièvres, Namur et Ramillies, Namur et Ciney, Courtrai et Harlebeke et vice-versâ.

Les itinéraires de plusieurs trains ont été prolongés; des trains qui n'étaient mis en marche qu'une seule fois par semaine, ont été rendus journaliers; des trains de marchandises ont été transformés en trains mixtes; enfin de nouveaux arrêts et de nouvelles correspondances ont été établis et celles-ci ont été améliorées.

Les ouvriers abonnés (admis aux trains ordinaires seulement) peuvent être autorisés, en cas de nécessité et lorsqu'il n'en résulte pas d'inconvénient pour le service, à utiliser les trains express, sans augmentation de taxe (1).

Cette décision permet aux ouvriers non seulement de rentrer plus tôt chez eux, mais d'éviter parfois le désagrément d'une longue attente en gare après leur journée de travail.

*
* *

Indépendamment des mesures citées plus haut, ayant principalement pour objet de faciliter le déplacement des ouvriers, les améliorations ci-après ont été réalisées dans l'intérêt des voyageurs en général.

Depuis le 3 janvier :

Les points d'arrivée et de départ des trains n°s 2141 et 2140, partant respectivement de Tirlemont à 4 heures 58 du matin et de Ramillies à 6 heures 13 du matin, ont été transférés à Perwez, ce qui permet aux habi-

(1) Voir en outre, p. 46 : création d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers, pour un voyage simple par jour et pour un voyage d'aller et retour par semaine.

tants de cette dernière localité d'atteindre à Tirlemont la correspondance du train n° 502, arrivant à Bruxelles (Nord) à 8 heures 09 du matin. Auparavant, ils étaient obligés, pour arriver dans la capitale avant 10 heures 16 du matin, de quitter Perwez une heure et demie plus tôt et de suivre la direction de Gembloux-Ottignies.

Le train n° 1404, qui circulait à vide entre Hamoir et Liège (Guillemins), a été rendu accessible aux voyageurs des trois classes, à partir de Rivage, et mis en coïncidence dans cette station avec le train n° 759, venant d'Arlon. Cette combinaison permet aux voyageurs pour Liège de séjourner à Arlon jusqu'à 7 heures 11 du soir, pendant l'été, tandis qu'autrefois ils devaient quitter Arlon dès 4 heures 50.

Un train nouveau, principalement à l'usage des employés dont le travail commence à 8 heures du matin et des élèves fréquentant les établissements d'instruction publique de la capitale, a été organisé entre Tervueren et Bruxelles (Q.-L.), sous le n° 458 S.-D. Il arrive à destination à 7 heures 50 du matin.

A la demande de nombreux voyageurs pour la direction de Tamines qui, principalement pendant la saison de la chasse, utilisent l'express n° 140 quittant Bruxelles (Nord) à 7 heures 10 du matin, un train nouveau n° 868, en correspondance avec l'express précité, part de Namur à 8 heures 20 du matin et effectue son retour de Tamines à 9 heures 10 du soir, sous le n° 853.

Pour parer à l'insuffisance de moyens de communication dont se plaignaient les habitants des localités situées sur la ligne d'Audenarde à Avelghem, deux trains nouveaux ont été mis en marche. Le premier part d'Audenarde pour Avelghem à 7 heures 10 du matin, le second quitte Avelghem pour Audenarde à 8 heures 55 du matin.

Depuis le 1^{er} mai :

Pour rendre plus régulière la marche de l'Ostende-Vienne ainsi que celle des trains internationaux n°s 77 et 146, les horaires de ces express ont été retardés de quinze minutes. En outre, l'express n° 146, fréquemment surchargé entre Ostende et Bruxelles, a été uniquement réservé aux voyageurs amenés d'Angleterre pour Bruxelles et au delà ; ses arrêts à Bruges et à Gand ont été supprimés, et un express nouveau, n° 100, partant d'Ostende (station) à 5 heures 45 de relevée, assure le trafic intérieur.

Le départ d'Ostende (quai) de l'express n° 108 a été retardé jusqu'à minuit 25 et a permis de retarder ainsi l'heure d'arrivée à Ostende du paquebot en coïncidence. Par cette mesure, on évite un croisement dangereux dans la rade d'Ostende avec le paquebot partant pour Douvres à 10 heures 55 du soir.

Depuis le 1^{er} juin :

A la demande d'un grand nombre de personnes habitant Etterbeek et Watermael, et dont les affaires se terminent vers 5 heures, un train nouveau, partant de Bruxelles (Q.-L.) pour Groenendael à 5 heures 54 du soir, a été

organisé sous le n° 798. Auparavant, les intéressés devaient attendre le train de 6 heures 06 du soir.

Sur les instances du gouvernement luxembourgeois, et dans le but d'améliorer les relations entre Bastogne et Kautenbach, des trains nouveaux ont été créés entre Bastogne et Benonchamps et vice-versà, respectivement sous les n°s 1527 et 1524; le premier quitte Bastogne à 4 heures 20 du soir, le second est expédié de Benonchamps à 4 heures 57.

Pour permettre aux habitants de Couillet et de Châtelineau de passer à Bruxelles la soirée du dimanche, le train de théâtre n° D 125, qui part de cette dernière ville à 11 heures 58 du soir, continue jusque Châtelineau.

Le matériel du train créé à l'usage des ouvriers entre Namur et Charleroy, viâ Gembloux, Fleurus et Tamines, a servi à organiser, entre Charleroy et Namur, un train nouveau qui porte le n° 895, et part de la première de ces deux villes à 8 heures 56 du soir. Cette nouvelle correspondance, qui partage heureusement l'intervalle existant entre le train n° 827, à 7 heures 21 du soir, et le train n° 2464, à 9 heures 55, a été fort bien accueillie du public.

Les voyageurs de la direction de Charleroy, qui arrivent à Tamines à 10 heures 02 du matin par le train n° 815, ne disposant d'aucune correspondance vers Dinant avant 1 heure 27 de relevée, poursuivaient leur route jusque Namur et utilisaient la voie du Nord-Belge. Leur nombre étant assez important le dimanche, il a été mis en marche ce jour-là, pendant l'été, un train nouveau, qui part de Tamines pour Dinant à 10 heures 05 du matin sous le n° D 119. Au retour, il quitte Dinant à 7 heures 08 du soir, sous le n° D 118, et atteint à Tamines la correspondance du train n° 844, à destination de Charleroy.

Afin de donner suite aux réclamations des populations intéressées, qui se plaignaient du manque de moyens de communication après 6 heures du soir, il a été créé, sous le n° 1918, un train qui part de Manage pour Luttre viâ Piéton et Trazegnies à 8 heures 22 du soir, et un autre, qui porte le n° 1894 et se dirige de Luttre sur Haine-Saint-Pierre à 9 heures 10 du soir,

Des trains nouveaux ont également été créés entre Braine-le-Comte et Gand (Sud) et vice-versà, respectivement sous les n°s 952 et 953, pour faciliter les relations entre ces deux villes. Le premier part de Braine-le-Comte à 1 heure 57 du soir, le second quitte Gand (Sud) à 8 heures 15 du soir.

Pour faciliter le retour des industriels de Mons et des environs qui se rendent à la Bourse de Charleroy, un train nouveau a été créé entre Luttre et Manage, sous le n° 986. Ce train part de Luttre à 5 heures 12 du soir, après l'arrivée de l'express de Charleroy n° 158, et arrive à Manage à 5 heures 27 du soir, avant le départ du train n° 1840, vers Mons.

Des trains express nouveaux, destinés à faciliter les relations entre Gand et le Nord de la France, ont été mis en marche entre Gand (Sud) et Mouscron et vice-versà. Le départ de Gand s'effectue à 11 heures 10 du matin; il permet d'arriver à Lille à 1 heure 05 de relevée. Au retour, on peut, en quittant Lille à 5 heures 40 du soir, rentrer à Gand (Sud) à 7 heures 20.

Les trains n°s 730 et 741, partant de Bruxelles (Q.-L.) à 1 heures 41 du soir, et d'Ottignies à 4 heures 17, desservent actuellement la section d'Ottignies

à Gembloux, à la demande des habitants des localités situées sur ce parcours.

Depuis le 1^{er} juillet :

Sur les instances de la Compagnie du chemin de fer du Nord, le train n° $\frac{181 \text{ État}}{2211 \text{ Nord}}$, qui partait de Bruxelles (Nord) à 7 heures 38 du matin en destination de Calais, ne quitte la capitale qu'à 8 heures 30, c'est-à-dire après l'arrivée de l'express n° 31, qui amène la correspondance directe de Vienne pour l'Angleterre.

Pour donner satisfaction à MM. les sénateurs et représentants de l'arrondissement de Tournai, l'express n° 180, qui partait de Tournai pour Bruxelles à 10 heures 48 du matin, a été transformé en train semi-direct; par suite, le train omnibus n° 906 ne s'arrête plus aux stations secondaires situées entre Tournai et Leuze, Leuze et Ath.

Un train nouveau S. D. a été organisé entre Esschen et Anvers (Est), sous le n° 346, pour permettre aux personnes qui habitent les localités situées entre ces deux stations d'arriver à Anvers dès l'ouverture des bureaux et des écoles, à 8 heures du matin.

Les trains mixtes qui circulaient sur la section de Landen à Ramillies ont été remplacés par des trains uniquement affectés au transport des voyageurs, ce qui a permis d'améliorer sensiblement les relations sur cette ligne.

Dans le but de mettre fin aux plaintes des voyageurs habitant Chimay et les localités avoisinantes, un train direct dans chaque sens a été créé entre Chimay et Bruxelles. Le départ de Chimay a lieu à 9 heures 45 du matin, le retour de la capitale est fixé à 6 heures 10 du soir.

Les trains express qui, pendant la saison balnéaire de 1894, circulaient entre Gand (Sud) et Nieuport (Bains), desservent actuellement la ligne entière de Bruxelles (Nord) à Nieuport (Bains). Ce changement, ainsi que les horaires y relatifs, répondent aux vœux de la Société anonyme de Nieuport (Bains). En outre, un express a été créé entre Dixmude et Adinkerke et vice-versâ, en vue d'améliorer de même les relations avec La Panne. Cet express est en coïncidence avec celui de Bruxelles-Nieuport et retour.

Depuis le 1^{er} octobre :

Le train n° 2718, qui part d'Audenarde à 11 heures 43 du matin, continue le lundi, jour de marché, jusqu'à Courtrai, afin d'épargner aux voyageurs un trop long stationnement à Mouscron.

Les trains créés spécialement à l'usage des ouvriers de l'administration entre Namur et Ronet et vice-versâ, ont été affectés à l'usage du public et leurs points d'arrivée et de départ ont été transférés à Floreffe.

A la demande des habitants de Braine-le-Comte, qui se plaignaient de l'intervalle très long existant entre les trains n°s 858 et 864, le train n° 1992, qui part de Chimay à 9 heures 45 du matin et qui suivait la voie d'Écausines, Clabecq, a été détourné par celle de Braine-le-Comte, Tubize.

*
* * *

La vitesse des trains express qui circulent entre Bruxelles et Mons et vice-versa a été accélérée, réduisant ainsi la durée du voyage.

Les habitants de Binche ne disposaient d'aucun train pour Mons, par Bonne-Espérance, depuis 11 heures 35 du matin jusqu'à 4 heures 07 du soir. Un train nouveau a été créé, qui part de Mons pour Binche à midi 22 et effectue son retour à 1 heure 22 de relevée.

Pour éviter de retenir inutilement à Audenarde les voyageurs débarqués du train n° 690, ou revenant du marché de cette ville, le train n° 1513, qui partait le jeudi seulement d'Audenarde pour Gand (Sud), à 11 heures 28 du matin, circule actuellement tous les jours.

Des améliorations ont été réalisées dans les correspondances de et vers Spa, par suite du maintien pendant toute l'année des trains n°s 1487 et 1494 entre Pépinster et Verviers et retour, et des trains n°s 1486 et 1487 entre Pépinster et Spa et vice-versa.

Depuis le 27 octobre :

En vue de régulariser la marche de l'express international dont le départ de Bruxelles (Midi) pour Paris, via Quiévrain, était fixé à 11 heures 45 du soir, et qui éprouvait de fréquents retards pour l'attente de la correspondance hollandaise, l'Administration a décidé, d'accord avec la Compagnie du chemin de fer du Nord, de détourner cette correspondance par la voie de Quévy. Cette modification a permis de retarder d'une demi-heure le départ de Bruxelles, tout en maintenant l'heure d'arrivée à Paris, réduisant donc sensiblement la durée du trajet, et assurant au train une marche plus régulière.

*
* * *

Service direct Anvers-Ostende. — Un service de voiture directe a été organisé à partir du 1^{er} mai 1893, entre Ostende-Anvers et retour, par les trains n°s 77-11-22-74, en correspondance avec les malles partant de Douvres pour Ostende à midi, et d'Ostende pour Douvres à 10 heures 55 du soir. Cette mesure a été prise afin d'éviter un changement de voiture à Malines et d'engager ainsi les voyageurs qui se rendent en Angleterre, à donner la préférence à la voie d'Ostende plutôt qu'à celle de Flessingue.

Service direct Ostende-Carlsbad. — En vue de faciliter les relations entre Londres-Ostende et Carlsbad et d'offrir aux voyageurs tout le confort désirable, un service direct de wagons-lits a été créé pendant les mois de juillet et août, entre Ostende et Carlsbad et retour, par les trains de luxe Ostende-Vienne-Express.

Ce service fonctionne trois fois par semaine : à l'aller, les lundi, mercredi et vendredi ; au retour, les mardi, jeudi et samedi. Il est assuré au moyen d'un wagon-lits et d'un fourgon qui sont détachés à Nuremberg de l'Ostende-Vienne-Express.

Le trajet de Londres à Carlsbad s'effectue en 26 heures 13 et de Carlsbad à Londres en 24 heures 36.

* *

Relations entre Londres, la Belgique et l'Orient et vice-versa, par l'Ostende-Vienne-Express. — Une amélioration, très importante au double point de vue de la célérité et du prix de transport, a été apportée dans les relations internationales entre la Grande-Bretagne et les pays d'Orient par la voie d'Ostende-Cologne-Vienne : 1° vers Budapesth-Bucharest-Constantza, d'une part, et 2° vers Trieste et Alexandrie (Égypte), d'autre part.

L'Ostende-Vienne-Express est continué, une fois par semaine, entre Vienne et Constantza (Roumanie) où il est en coïncidence avec un bateau de l'État roumain, pour Constantinople. En sens inverse, le train part de Constantza en correspondance avec un bateau venant de Constantinople.

Le parcours de Londres à Constantinople, viâ Ostende-Constantza, s'effectue en 71 heures, soit une réduction de 5 heures sur la durée du trajet par la voie la plus rapide.

Outre cet avantage, les voyageurs qui utilisent ce nouveau service, bénéficient d'une notable réduction sur le prix de transport, la différence en faveur de la voie d'Ostende-Cologne étant d'environ cent francs par billet de 1^{re} classe express, de Londres à Constantinople.

L'Ostende-Vienne-Express est également continué, une fois par semaine, depuis le 1^{er} décembre, entre Vienne et Trieste, où il est en coïncidence avec un bateau du Lloyd autrichien, pour Alexandrie d'Égypte.

En sens inverse, ce train part de Trieste en correspondance avec un bateau venant d'Alexandrie.

Le parcours de Londres à Alexandrie d'Égypte s'effectue en 140 heures environ.

Affectation des trains. — L'accès de certains trains internationaux a été interdit sur tout ou partie du parcours, aux voyageurs, y compris les abonnés, qui n'effectuent que des voyages en service intérieur; cette mesure a été prise en vue d'éviter la surcharge et l'encombrement des dits trains internationaux.

* *

Les voyageurs de Verviers pour la ligne de Liège à Marloie ont été autorisés à prendre, à 6 heures 59 du soir, le train international n° 74.

Ci-devant, ils prenaient, à 7 heures 06, le train n° 92 et devaient attendre pendant 1 heure 20, à Liège, le départ du train n° 1405, pour continuer leur voyage.

* *

Colis postaux et petits paquets. — Des horaires rapides ont été fixés pour le transport des colis postaux et des petits paquets échangés :

- 1° Entre la France et les Pays-Bas, en transit par la Belgique;
- 2° Entre la Belgique et l'Angleterre;

- 3° Entre la France et l'Allemagne, en transit par la Belgique ;
- 4° Entre l'Allemagne et l'Angleterre, en transit par la Belgique ;
- 5° Entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg.

* * *

Antérieurement au 27 octobre, les colis postaux des Pays-Bas pour la France, qui arrivaient à Bruxelles (Midi) par le train n° 18, étaient dirigés exceptionnellement sur leur destination via Quiévrain, à défaut de correspondance directe à Mons pour Quévy et au delà.

Actuellement, la situation s'est modifiée ; une nouvelle correspondance a été établie et ces envois suivent la voie normale de Quévy.

* * *

Le transport des colis postaux et des petits paquets déposés aux bureaux centraux de l'agglomération bruxelloise, en destination de Luxembourg-Metz-Strasbourg et la Suisse a été accéléré. Les colis de l'espèce, acceptés en temps utile, sont envoyés à Bruxelles (Nord), par courrier spécial et remis au train n° 146 partant à 6 heures 24 du soir.

Le public a été informé de l'adoption de cette mesure ainsi que de l'heure extrême à laquelle les envois doivent être présentés au transport pour être effectués dans ces conditions.

* * *

Service de secours aux blessés. — La réorganisation du service de secours aux blessés a été continuée.

Toutes les stations, toutes les haltes et tous les ateliers possèdent maintenant le matériel nécessaire au transport des blessés. Là où l'on ne disposait à cet effet d'aucune civière, on a placé un brancard du type en usage dans l'armée belge.

En outre, des porte-brancards ont été placés dans certaines stations importantes à proximité desquelles se trouvent des hôpitaux.

Enfin, dans le but de pouvoir conserver pendant le plus long temps possible les pansements antiseptiques, ceux des boîtes de secours qui étaient préparés à l'acide phénique, ont été remplacés par des pansements préparés au sublimé.

Service des chefs-gardes et des gardes. — D'importantes améliorations ont été introduites dans ce service pour faire suite à celles qui ont été réalisées depuis fin 1894. Le cadre des chefs-gardes et des gardes a encore été augmenté :

1° De 35 chefs-gardes et de 34 gardes, afin de réduire la durée de 84 prestations qui étaient trop longues ;

2° De 19 gardes, pour renforcer le personnel de 77 trains auxquels le service du contrôle des billets ou celui des bagages était incomplètement assuré.

§ 6. TRAINS DE MARCHANDISES.

Parmi les réformes et améliorations apportées dans le service des trains de marchandises, il y a lieu de citer :

1° Le transfert de Borgerhout à Anvers (Zurenberg), de la formation des trains du Grand Central belge et, comme conséquence, la suppression du service de nuit à la première de ces stations ;

2° L'organisation des trains ci-après, destinés à remplacer les nombreux trains spéciaux antérieurement mis en marche : de Mons à Marcinelle, de Flénu (Central) à Monceau, et, dans les deux sens, entre Tournai et Saint-Ghislain, Saint-Ghislain et Berzée, Saint-Ghislain et Anvers (Bassins et Entrepôt local), Ans et Waremmes, Landen et Statte, Landen et Braives, Ath et Grammont, Blaton et Bernissart, Luttre et Le-Vieux-Campinaire, Haine-Saint-Pierre (formation) et Erquelines, Haine-Saint-Pierre (formation) et Bracquegnies, etc., etc. ;

3° La création de trains directs, spécialement affectés aux transports de betteraves, de Louvain à Grimde, à La Ghète (gare privée) et à Namur, et vice-versa, en vue de dégager la station de Tirlemont, dont les installations sont insuffisantes pendant la période active des transports, qui correspond à celle de la fabrication du sucre ;

4° Des modifications importantes dans le service des trains de marchandises spécialement affectés au transport des betteraves, afin de mieux les approprier aux besoins pour lesquels ils sont créés ;

5° La création, par suite de l'ouverture de la section d'Aubel à Bleyberg, d'un service de trains de marchandises sur la ligne de Battice à Bleyberg. (La section de Battice à Aubel n'était desservie que par des trains mixtes.)

6° Des modifications à l'horaire et à l'affectation d'un certain nombre de trains de messageries et de transbordement, dans le but d'éviter des escales et des inscriptions en cours de route et de hâter l'arrivée des marchandises à destination. A cet effet, le transport des marchandises de détail se fait par certains trains affectés en ordre principal au transport des grosses marchandises.

7° De nombreuses modifications dans le service des trains de grosses marchandises, de messageries et de transbordement, en vue de ramener à un maximum de treize heures la durée des services qui excédaient encore cette limite.

8° L'affectation de 9 trains en plus pour le transport de marchandises douanées, sous escorte des chefs-gardes, en vue d'en accélérer l'envoi, de supprimer des manœuvres et de faciliter ainsi le service de certaines stations.

§ 7. SERVICE DU MATÉRIEL.

La disposition des anneaux d'attache dans les boxes à bas plancher a été

modifiée de façon à éviter les inconvénients auxquels le système appliqué antérieurement avait donné lieu.

Il a aussi été prescrit de supprimer les chainettes placées à l'intérieur des wagons cavaliers et qui étaient souvent arrachées et volées.

Seuls, les anneaux seront maintenus.

*
* *

L'administration a fait construire un deuxième wagon à chevalet pour le transport de caisses glaces de grandes dimensions.

L'effectif des wagons plats de 20 tonnes à haussettes rabattantes, a été augmenté de 80 véhicules, afin de mettre cet effectif en rapport avec les besoins du trafic.

5 nouveaux wagons destinés aux transports de glace (eau congelée), au départ d'Ostende, sont en construction.

L'effectif de ce matériel, qui a été reconnu insuffisant, sera ainsi porté de 5 à 10 véhicules.

*
* *

Il a été mis en service des bâches longues pour recouvrir les chargements qui nécessiteraient l'emploi d'un plus grand nombre d'agrès s'il était fait usage de bâches ordinaires.

CONVENTION.

Ligne de Spa à la frontière exploitée moyennant redevance.

En vertu du traité conclu à Berlin, le 11 juillet 1872, entre la Belgique et l'empire d'Allemagne, le gouvernement a été chargé de l'exploitation de la partie belge, du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, avec les droits et obligations qui résultaient pour la compagnie française de l'Est, ci-devant exploitante, de la convention du 21 janvier 1868 (R. A. n° 1310).

Par l'article 7 de ce traité, la part acceptée respectivement dans le prix du bail de trois millions, fut fixée de commun accord : pour le gouvernement belge, à la somme de 500,000 francs ; pour le gouvernement allemand, à la somme de 2,500,000 francs.

A l'article 9, les deux gouvernements s'étaient réservés le droit de soumettre, à une revision de trois ans en trois ans, la proportion par laquelle est établie, à l'article 7, leur participation au paiement du prix du bail.

Or, l'ouverture de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Trois-Vierges par Saint-Vith, étant venue modifier la direction des transports, le gouvernement

belge a demandé et obtenu, *par convention du 31 juillet 1895*, la revision du partage du loyer de trois millions.

De commun accord, les deux gouvernements ont remplacé les quotes-parts stipulées sous l'article 7 du traité de 1872, par les suivants :

Pour le gouvernement belge 219,600 francs.

Pour le gouvernement allemand 2,780,400 francs.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

§ 1^{er}. COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1886 à 1895.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	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-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	"	2
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	"	"
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	"	"
1889	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	12	3
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	"	2
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,759	27	"	1
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	2	"
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	"	1
1894	19	171,6	1,162,062	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	"	1
1895	42	77,9	500,723	54	60,6	330,047	96	34,1	444,092	24	19	5
Moyennes des dix années.	39	88,8	615,663	88	40,4	212,655	127	27,2	332,101	20		

Les 96 collisions ou déraillements survenus en 1893 ne représentent qu'un revers pour 444,092 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 296,039 trains-kilomètres en 1886.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XXXI. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1893.

		1880	1881	1882	1883	
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *		2,702	2,811	2,973	3,045	
Nombre de collisions et de déraillements.	des trains de voyageurs. . .	{ Collisions . . . Déraillements.	57	60	41	25
			67	65	44	37
	— de marchandises . . .	{ Collisions . . . Déraillements.	116	85	85	64
			118	89	99	61
Au total		558	295	269	187	

Causes des collisions et déraillements. —						
Voies.	Rails cassés.	{ C. D.	2	1	1	1
			1	2	1	1
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	{ C. D.	7	8	14	5
			2	3	3	2
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	{ C. D.	2	2	2	2
			2	3	3	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	{ C. D.	2	2	2	2
			3	4	1	1
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	{ C. D.	12	11	7	2
			7	5	4	10
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts	{ C. D.	1	5	2	3
			1	5	2	3
	Avaries aux essieux	{ C. D.	12	13	5	7
			12	13	5	7
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	{ C. D.	12	11	9	10
			12	11	9	10
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de ban- dages, bris de roues.	{ C. D.	10	14	7	14
			10	14	7	14
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	{ C. D.	3	1	1	1
			3	1	1	1
Exécution du service.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	{ C. D.	9	5	5	4
			9	5	5	4
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	{ C. D.	10	10	14	4
			10	10	14	4
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou don- nant accès à cette voie.	{ C. D.	54	52	25	20
			54	70	45	10
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	{ C. D.	28	52	51	22
			28	52	51	22
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	{ C. D.	17	12	6	3
			1	2	2	2
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	{ C. D.	4	4	5	4	
		2	2	5	1	
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non res- pectés par le train.	{ C. D.	19	25	15	4
			19	25	15	4
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inob- servance des signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	{ C. D.	8	5	2	1
			8	5	2	1
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépas- sant pour tout autre motif leur point de stationne- ment habituel.	{ C. D.	8	9	12	9
			8	9	12	9
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	{ C. D.	51	19	50	18
			51	19	50	18
	Autres négligences.	{ C. D.	35	45	19	10
			12	11	11	7
Causes diverses et indéterminées	{ C. D.	6	6	9	5	
		35	26	50	23	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	{ C. D.	14	7	7	4	
		14	7	7	4	

C : Collision.

D : Déraillement.

* Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État.

1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247	3,250	3,260	3,270
21	24	9	8	19	13	21	17	14	11	11	15
59	26	21	51	51	19	29	26	30	26	8	29
49	58	42	40	56	61	59	50	52	54	54	19
42	24	41	55	50	57	65	65	49	56	16	55
151	112	115	114	156	150	174	158	145	107	69	96

Nombre de fois qu'elles ont été constatées (1).

»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	»	»	2	1	1	2	5	»	»
1	»	»	»	»	1	1	1	»	»	»	»
5	2	5	1	5	1	6	2	»	»	»	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	»	»	2	2	»	»	»	2	1	»	2
»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
2	2	»	»	»	1	1	»	»	»	1	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	1	4	1	5	2	5	1	4	1	1	5
6	2	2	7	6	5	5	2	5	8	4	2
»	2	1	2	1	2	1	4	5	1	»	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	1	4	5	6	7	5	5	7	12	5	4
1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
10	2	6	1	2	5	6	4	7	4	»	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	6	9	15	8	6	15	16	2	10	5	15
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	5	2	1	1	1	2	2	5	1	1	»
»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»
5	1	5	2	»	2	5	1	4	4	2	1
12	16	15	8	9	25	17	18	22	9	9	6
25	15	14	16	20	26	26	28	55	21	7	15
15	15	22	9	12	7	24	11	19	17	14	14
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
5	7	1	5	1	6	5	5	1	4	5	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
»	»	1	»	»	2	»	2	»	2	5	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	2	»	1
4	4	1	5	12	10	6	14	10	5	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
7	2	»	2	4	5	6	5	»	5	»	5
»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»
7	12	10	7	2	9	7	5	2	1	5	5
5	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	5
9	8	2	8	8	7	16	10	18	5	6	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
16	18	1	15	14	14	19	11	11	5	4	5
3	4	12	5	5	9	9	4	7	1	2	2
7	5	10	2	2	5	6	1	»	1	»	2
21	15	5	22	55	10	25	18	5	4	5	10
6	5	1	6	5	11	12	8	9	5	5	5
1	2	5	4	6	4	5	10	4	»	»	5

(1) Le même accident peut être attribué à plusieurs causes déterminantes.

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

Des 96 collisions et déraillements de trains constatés en 1895, 24 ont fait des victimes, savoir (annexe XXXI) :

		1895.	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Voyageurs . . .	Tués	19	»	2
	Blessés	115	12	21
	Contusionnés	8	4	16
	Totaux.	142	16	39
Agents du chemin de fer.	Tués	5	1	2
	Blessés	40	18	17
	Contusionnés	5	8	15
	Totaux.	50	27	34
Ensemble.		192	43	73

**§ 3. ACCIDENTS DE PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'À DES COLLISIONS
OU DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.**

A. Les conséquences des accidents survenus aux voyageurs *par leur imprudence* sont (voir annexe XXXII, littéra A) :

	1895.	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Tués.	6	6	7
Blessés	51	48	55
Contusionnés	20	18	16
Totaux	77	72	58

B. Pour les personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, on compte (voir annexe XXXII, littéra B) :

	1895	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Tuées	51	59	55
Blessées.	55	58	59
Contusionnées.	10	12	7
Totaux	96	109	101

C. Le nombre d'agents du chemin de fer, victimes d'accidents, s'est élevé à (voir détails, annexe XXXII littéra C) :

	1895.	1894.	Moyennes des 16 dernières années.
Tués	40	55	66
Blessés	709	575	581
Contusionnés	195	229	171
Totaux	942	857	618

Le tableau ci-après donne, par service, le nombre d'agents tués pendant les dix dernières années :

	1880.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Dans les stations. (¹) .	26	13	15	22	20	18	9	18	12	11
Dans les ateliers. (¹) .		»	2	1	2	1	»	»	5	»
En accrochant des véhicules	1	2	2	0	5	5	6	2	»	5
En décrochant des véhicules	1	2	»	1	»	2	»	»	»	1
Gardes-barrières	7	7	9	7	8	8	11	7	2	»
Gardes-route.	4	»	4	1	5	5	4	1	2	6
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	»	»	1	»	»	»	»	1	»	2
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints. . .	4	2	4	4	8	6	4	1	4	4
Agents atteints en dehors de tout service. .	7	5	14	4	12	11	11	11	6	8
En réparant les voies et les bâtiments.	»	6	4	7	2	5	2	4	6	1
Agents d'autres administrations.	6	4	5	2	2	2	1	2	»	4
Ensemble des tués . .	56	41	58	55	60	65	48	47	55	40

(¹) La subdivision n'a pu être faite pour l'année 1886.

Résumé pour 1895.

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

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints	dans les collisions et déraillements.	49	115	8	142
	par leur imprudence.	6	51	20	77
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints.	dans les collisions et déraillements.	5	40	5	50
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	40	709	193	942
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc.		26	33	40	69
Ivresse, folie, suicide		25	2	*	37
Ensemble pour l'année 1895.		121	950	236	1,307

Pour les années antérieures, voir l'annexe XXXIII.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tues.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tue.	blessé.	contusionné.	atteinte en général.
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,360	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	160,710	36,651
1890	118	688	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893	106	615	298	1,021	373,775	65,639	135,462	39,537
1894	101	688	271	1,060	408,780	60,010	152,350	38,950
1895	121	950	236	1,307	352,338	44,876	180,648	32,619
Moyenne pour 10 années .	115	605	223	943	341,530	69,674	206,350	44,074

§ 4. PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 121 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 54 voyageurs et 67 agents de l'Administration (annexe XXXIII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 170 voyageurs et 2,055 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,161 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres ; 575 autres, par suite d'ivresse, folie ou suicide.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1895, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 725 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	129
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	5
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	22
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	107
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	243
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement .	80
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	15
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	124
Total. . .	725

Les contraventions constatées en 1894 étaient au nombre de 1,156. Il y a donc eu, en 1895, une diminution de 431 contraventions.



(76)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XXXIV.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	10,220	•	10,220
— — des Compagnies (2).	1,266,134	204,611	1,467,745
— — la Société nationale des chemins de fer vicinaux (3)	3,568	•	3,568
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre 1895	1,279,922	204,611	(4)1,481,533

(1) Section de Landen à Saint-Trond, actuellement exploitée par l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge, donnée en jouissance à la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, à titre de subvention pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing, exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange, appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 1,200 mètres, 5,850 mètres et 1,417 mètres.

(3) Cette ligne, qui relie Sichem à Montaigu, est exploitée, depuis le 22 janvier 1894, par l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge.

(4) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 178,422 mètres à la fin de l'exercice 1895 comme à la fin de 1894.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1895, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. o/o.	Mètres.	P. o/o.	Mètres.	P. o/o.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,250,253	96.12	201,611	100.00	1,451,864	96.65
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	5.88	"	"	49,669	5.55

Ce réseau se trouve établi :

1° A double voie, sur une étendue de	250,545	18.01	19,549	9.70	250,092	16.88
2° A simple voie, sur une étendue de	1,049,379	81.99	182,062	90.50	1,251,441	85.12

La longueur moyenne exploitée des lignes concédées a été, en 1895, de 1,481,553 mètres, dont 1,279,922 situées en Belgique et 201,611 sur le territoire étranger.

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

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.		Différence pour 1895.
		En 1895.	En 1894.	
Voies principales.	Sections belges	1,510,465	1,510,465	»
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	»
	Ensemble.	1,731,625	1,731,625	»
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		544,965	555,552	+ 9,611
Totaux.		2,276,588	2,266,977	+ 9,611

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.05 p. c. et les voies accessoires 25.95 p. c. du réseau exploité en 1895.

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

XXXV. L'annexe XXXV indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1895.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1894 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1893	1894	1893	1894	1893	1894	Différences pour 1895.
Stations	276	272	40	40	316	313 ⁽¹⁾	+ 3 ⁽²⁾
Haltes	51	48	12	12	63	60	+ 3 ⁽³⁾
Points d'arrêt.	61	61	1	1	62	62	.
Totaux.	388	381	53	53	441	435	+ 6

Les 316 stations existant en 1893 comprennent 115 (4) *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXXV montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1894.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1893	1894	Différences pour 1895.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	75	73	+ 2
Établissements reliés aux stations des Compagnies	209	194	+ 6
Totaux.	275	267	+ 8

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

§ 5. RACCORDEMENTS ET TRAVERSÉES A NIVEAU DE LIGNES VICINALES.

Il y avait, au 31 décembre 1893, 15 raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, contre 14 en 1894. De même, on comptait 15 traversées à niveau par des vicinaux, contre 14 à la fin de l'exercice 1894.

(1) Le compte rendu de 1894 portait, par erreur, 312 au lieu de 315.

(2) *En plus* : Mortsel, Thy-le-Château, Cérroux-Mousty.

(3) *En plus* : Doornzele (Bagatelle), Bois-Noël et Kloosterheyde.

(4) Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

II.

Situation du matériel roulant.

XXIV. L'annexe XXXVI 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 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Locomotives	353 (²)	351 (¹)	+ 4
Tenders	353	350	+ 3
Voitures à vapeur	10	10	"
Véhicules (¹) {	à voyageurs	937 (²)	921 (²) + 36
	à bagages	466 (²)	466 (²) "
	à marchandises	13,394	13,410 — 16
	pour services divers	57	57 "
Ensemble		14,874	14,854 + 20

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée (³) à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne:	
		En 1895.	En 1894.
Matériel de traction.	Locomotives (⁴)	0.58	0.58
	Tenders.	0.24	0.24
Matériel de transport. (⁵)	Voitures à voyageurs (¹)	0.65	0.69
	Fourgons à bagages	0.31	0.33
	Wagons à marchandises	9.03	10.00
	Véhicules divers	0.58	0.04
Ensemble.		10.99	11.08

(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 chemin de fer Liégeois-Limbourgeois; les véhicules de l'espèce de cette administration sont employés indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite.

(²) Dont 24

(³) — 30

(⁴) — 4

} affectés au service spécial des trains-tramways.

(⁵) Abstraction faite, en ce qui concerne le matériel de transport, de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris dans l'effectif total [voir note (¹) ci-dessus].

(⁶) Y compris les voitures à vapeur.

(⁷) Non compris les voitures à vapeur.

(⁸) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [voir note (¹) ci-dessus].

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXVII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le par- xxxvii.
cours kilométrique effectué, en 1895, par les trains des chemins de fer
concedés.

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 1894. . .	6,238,259	97,780	6,336,039
	En 1895. . .	6,083,456	99,377	6,182,833
	Différences pour 1895. . .	— 154,803	+ 1,597	— 153,206
Trains de marchandises . . .	En 1894. . .	3,655,151	12,143	3,667,294
	En 1895. . .	3,772,994	12,598	3,785,592
	Différences pour 1895. . .	+ 117,843	+ 455	+ 118,298
Trains mixtes.	En 1894. . .	1,042,812	29,225	1,072,037
	En 1895. . .	1,028,726	27,740	1,056,466
	Différences pour 1895. . .	— 14,086	— 1,485	— 15,571
TOTAUX.	En 1894. . .	10,936,222	439,448	11,075,370
	En 1895. . .	10,885,476	439,715	11,024,891
	Différences pour 1895. . .	— 50,746	+ 267	— 50,479

IV.

Mouvement et Recette des transports ⁽¹⁾.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1895 et en 1894, xxxviii.
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 201,611 mètres en 1895 et en 1894, 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.		
	1893.	1894.	Différences pour 1895.	1893.	1894.	Différences pour 1895.	1893.	1894.	Différences pour 1895.
1 ^{re} classe	632,139	661,050	— 28,921	1,128,285	1,156,548	— 28,263	1.785	1.750	+ 0.035
2 ^e —	2,639,589	2,639,755	+ 8,834	2,787,242	2,942,874	— 155,632	1.056	1.119	— 0.063
3 ^e —	19,391,007	18,873,790	+ 517,217	8,675,917	8,824,925	— 149,009	0.447	0.468	— 0.021
Ensemble . . .	22,662,735	22,165,605	+ 497,130	12,591,444	12,924,348	— 332,904	0.556	0.583	— 0.027

Comparativement aux données correspondantes de 1894, le mouvement des voyageurs, en 1895, s'est accru de 2.24 p. c., tandis que la recette a baissé de 2.57 p. c.

L'augmentation du nombre de voyageurs, en 1895, est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Nord Belge (274,849 voyageurs en plus), du Grand Central Belge (173,826 voyageurs), de la Flandre Occidentale (127,581 voyageurs), de Liège à Maestricht (39,240 voyageurs) et du Liégeois-Limbourgeois (35,148 voyageurs).

Le mouvement des voyageurs a décréu, en 1895, sur les lignes d'Anvers à Gand (175,526 voyageurs en moins), de Malines à Terneuzen (5,215 voyageurs), de Chimay (4,643 voyageurs) et de Hasselt à Macseyck (845 voyageurs).

Quant à la dépression de recettes constatée en 1895, elle se rapporte particulièrement aux lignes du Grand Central Belge (369,009 francs) et d'Anvers à Gand (275,067 francs).

Par contre, une progression de recettes a été réalisée en 1895, notamment sur les lignes du Nord Belge (159,045 francs), de la Flandre Occidentale (77,496 francs), de Liège à Maestricht (36,550 francs) et du Liégeois-Limbourgeois (18,592 francs).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1895	15,297	8,498 93
En 1894	14,963	8,724 84
Différences pour 1895.	+ 334	— 225 91

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1893.	En 1894.	En 1893.	En 1894.
1 ^{re} classe.	2.79 %	2.98 %	8.96 %	8.95 %
2 ^e —	11.63 %	11.87 %	22.14 %	22.77 %
3 ^e —	85.56 %	85.15 %	68.90 %	68.28 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.86 p. c. du produit total de l'exploitation en 1893, et 31.08 p. c. en 1894.

§ 2. BAGAGES.

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

XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1894.	Différences pour 1895.	1893.	1894.	Différence pour 1895.
Transports	taxés au minimum (colis) .	63,510	53,303	+ 10,207	361,002	339,844	+ 21,158
	— au poids (quintaux) .	132,497	131,317	+ 1,180			

Le produit de ces transports entre pour 0.86 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1893, et pour 0.82 p. c. en 1894.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer XXXVIII. comme il suit :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1894.	Différences pour 1895.	1893.	1894.	Différence pour 1895.
Envois	taxés au minimum (colis) . .	864,956	905,488	— 40,232	4,965,532	4,893,482	+ 72,350
	— au poids (quintaux) . .	1,403,427	1,410,577	— 5,450			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.66 p. c. de la recette totale en 1893, et 4.55 p. c. en 1894.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1895.	1894.	Différence pour 1895.	1895.	1894.	Différence pour 1895.
Expositions taxées au minimum (nombre).	138,077	135,179 + 2,898	24,632,729	24,100,327	+ 442,202
— au poids . . (tonnes).	16,934,640	16,280,153 + 645,494			

Par rapport au chiffre correspondant de 1894, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1895 a donc augmenté de 442,202 francs ou de 1.85 p. c.

Il y a eu accroissement de recettes, principalement sur le réseau Grand Central Belge (837,380 francs), puis sur les railways de la Flandre Occidentale (67,085 francs), de Gand-Eecloo-Bruges (16,252 francs), de Chimay (14,961 francs), d'Anvers à Gand (11,188 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (8,408 francs).

Une diminution de recettes a été constatée, par contre, sur les lignes du Nord Belge (352,690 francs), de Malines à Terneuzen (114,403 francs), du Liégeois-Limbourgeois (23,968 francs), de Tavier à Embresin (11,177 francs), de Liège à Maestricht (5,293 francs), de Hasselt à Maeseyck (2,927 francs) et de Gand à Terneuzen (792 francs).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 58.42 p. c. de la recette générale en 1895, et 58.16 p. c. en 1894.

§ 5. FINANCES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1895.	1894.	Différence pour 1895.	1895.	1894.	Différence pour 1895.
Groups	186,515	191,088 — 4,573	43,882	38,832	+ 5,050

La recette des articles de finances correspond à 0.10 p. c. du produit total de l'exploitation en 1895, et à 0.09 p. c. en 1894.

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.				
1893.	1894.	Différences pour 1895.	1893.	1894.	Différences pour 1895.		
Équipages {	transportés à grande vitesse	89	73	+ 16	3,232	2,133	+ 1,609
	— à petite —	485	1,308	— 823	4,919	10,144	— 5,225
Ensemble . . .		574	1,381	— 807	8,151	12,279	— 4,128

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.02 p. c. de la recette générale en 1893, et 0.03 p. c. en 1894.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

			MOUVEMENT.			RECETTE.			
			1895.	1894.	Différences pour 1895.	1895.	1894.	Différences pour 1895.	
Transports effectués (¹)	{	à grande	taxés par envoi (expéditions) . . .	1,784	1,652	+ 132	45,441	42,943	+ 2,498
			— par tête (animaux)	10,817	12,176	— 1,359			
		à petite	taxés par envoi (expéditions) . . .	6,605	7,012	— 507			
			— par tête (animaux)	123,201	146,119	— 22,918			
Ensemble : Transports			taxés par envoi (expéditions) . . .	8,289	8,664	— 375	271,073	295,718	— 24,645
			— par tête (animaux)	134,018	158,295	— 24,277			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.64 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1893. En 1894, cette proportion était de 0.71 p. c.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : XXXVIII.

en 1893, à	fr.	2,295,787
en 1894, à	fr.	1,897,050

Augmentation en 1893. . . fr. 396,737

Les produits extraordinaires forment 5.44 p. c. de la recette totale en 1893, et 4.56 p. c. en 1894.

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes d'Anvers à Gand, de Gand-Eecloo-Bruges, du Grand Central belge et du Nord Belge. Sur les autres chemins de fer concédés ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1895.	En 1894.	Différences pr 1895.	
Voyageurs fr.	12,591,444	12,924,348	— 332,904	
Bagages.	361,002	339,844	+ 21,158	
Marchandises	petites	1,965,532	1,893,182	+ 72,350
	grosses.	24,652,729	24,190,527	+ 442,202
Finances	43,882	38,832	+ 5,050	
Équipages	8,151	12,279	— 4,128	
Chevaux et bestiaux.	271,073	295,718	— 24,645	
Ensemble fr.	39,873,813	39,694,730	+ 179,083	
Produits extraordinaires	2,293,787	1,897,050	+ 396,737	
Totaux fr.	42,167,600	41,591,780	+ 575,820	

Les recettes totales opérées en 1895 ont ainsi augmenté de 575,820 francs ou de 1.38 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1894.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1894, les produits perçus en 1895 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1893.	
	EN 1893.	EN 1894.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	1,297,798	1,358,897	— 260,799	— 16.75
Chimay	580,200	571,911	+ 8,289	+ 1.45
Flandre Occidentale	5,277,017	5,126,587	+ 150,430	+ 4.81
Gand-Eecloo-Bruges	781,128	770,487	+ 10,641	+ 1.58
Gand-Terneuzen.	671,058	670,435	+ 603	+ 0.09
Grand Central Belge.	14,845,240	14,116,255	+ 427,005	+ 3.02
Hasselt-Maeseyck	167,627	171,977	— 4,550	— 2.55
Liège-Maastricht.	1,501,199	1,267,639	+ 55,540	+ 2.65
Liégeois-Limbourgeois.	2,655,193	2,639,550	— 6,555	— 0.24
Malines-Terneuzen	1,198,590	1,265,551	— 66,941	— 5.29
Nord Belge.	15,587,004	15,107,506	+ 279,498	+ 1.85
Taviers-Embresin	71,896	82,965	— 11,069	— 15.54
Termonde-Saint-Nicolas	257,668	222,542	+ 15,526	+ 6.89
TOTAUX. . .	42,167,600	41,591,780	+ 575,820	+ 1.58

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1893, ont augmenté principalement sur les lignes du Grand Central Belge

(427,005 francs), du Nord Belge (279,498 francs), de la Flandre Occidentale (150,450 francs) et de Liège à Maestricht (53,540 francs).

Par contre, ils ont diminué, notamment sur les lignes d'Anvers à Gand (260,799 francs) et de Malines à Terneuzen (86,941 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes de toute nature, en 1895, a été la plus forte sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (6.89 p. c.), de la Flandre Occidentale (4.81 p. c.), et du Grand Central Belge (3.02 p. c.)

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

	En 1895.		En 1894.
Voyageurs	29.86		31.08
Bagages.	0.86		0.82
Marchandises { petites	4.66		4.55
{ grosses.	58.42	100. "	58.16
Finances	0.10		0.09
Équipages	0.02		0.05
Chevaux et bestiaux	0.64		0.71
Produits extraordinaires.	5.44		4.56

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXVIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1895. xxxviii.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1894 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1895.	
	EN 1895.	EN 1894.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	805,545	942,171	— 136,626	— 14.50
Chimay	450,786	555,422	+ 75,564	+ 21.20
Flandre Occidentale.	1,806,902	1,751,575	+ 75,527	+ 4.35
Gand-Eecloo-Bruges.	425,547	418,035	+ 7,514	+ 1.75
Gand-Terneuzen	522,547	554,842	— 12,495	— 3.75
Grand Central Belge.	7,140,040	7,042,816	+ 97,224	+ 1.38
Hasselt-Maeseyck	164,480	164,754	— 274	— 0.17
Liège-Maestricht	720,354	698,524	+ 21,810	+ 3.12
Liégeois-Limbourgeois.	4,758,992	4,720,275	+ 18,719	+ 1.09
Malines-Terneuzen.	652,818	725,875	— 73,057	— 10.06
Nord Belge	5,650,451	5,729,161	— 78,750	— 1.37
Taviers-Embresin.	57,689	41,552	— 3,865	— 9.30
Termonde-Saint-Nicolas	158,626	181,986	— 23,560	— 12.83
TOTAUX.	20,054,557	20,086,984	— 52,647	— 0.16

Le décroissement total des dépenses en 1895, par rapport à celles de 1894, est de 52,647 francs ou de 0.16 p. c.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées, principalement sur les lignes d'Anvers à Gand (156,626 francs), du Nord Belge (78,730 francs), de Malines à Terneuzen (75,057 francs) et de Termonde à Saint-Nicolas (23,560 francs).

Par contre, les dépenses ont augmenté, notamment sur les lignes du Grand Central Belge (97,224 francs), de Chimay (75,564 francs) et de la Flandre Occidentale (75,525 francs).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1895, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	1,481 ^k .555	1,481 ^k .528	+ 0 ^k .205
XXXVII. Parcours kilométrique des trains . . .	11,024,891 ^k	11,075,570 ^k	— 50,479 ^k
XXXVIII. Recettes brutes fr.	42,167,600	41,591,780	+ 575,820
Dépenses d'exploitation	20,054,557	20,086,984	— 32,647
Recettes nettes fr.	22,115,265	21,504,796	+ 608,467
Rapport proportionnel des dépenses d'explo-			
itation au total général des recettes . . .	47.56 p. %	48.50 p. %	— 0.74 p. %

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

	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Recette fr.	28,462 14	28,077 36	+ 384 78
Dépense	15,556 21	15,560 12	— 23 91
Bénéfice	14,925 95	14,517 24	+ 408 69

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

	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Recette fr.	5.8248	5.7553	+ 0.0695
Dépense	1.8190	1.8156	+ 0.0054
Bénéfice	2.0058	1.9417	+ 0.0641

VII.

Personnel.

XXXIX. L'annexe XXXIX présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1895.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1894 :

	En 1895	En 1894.	Différences pour 1895.
Fonctionnaires et employés de tous grades .	2,692	2,603	+ 89
Agents divers et ouvriers	8,349	8,349	+ 200
Totaux.	11,241	10,952	+ 289

VIII.

Accidents.

L'annexe XL donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1895, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1894, peut se résumer, comme il suit :

XL.

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	•	•	•	•
	Agents des Compagnies	4	•	•	4
	Ensemble. { En 1895. . .	4	•	•	4
	{ En 1894. . .	•	•	•	•
Différences pour 1895. . .		+ 4	•	•	+ 4
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	5	•	2	7
	Agents des Compagnies.	41	27	5	43
	Personnes étrangères au service . .	46	8	3	27
	Ensemble. { En 1895. . .	32	35	10	77
	{ En 1894. . .	39	50	2	91
Différences pour 1895. . .		— 7	— 15	+ 8	— 14
TOTAUX . . .	{ En 1895. . .	33	35	10	78
	{ En 1894. . .	39	50	2	91
Différences pour 1895. . .		— 6	— 15	+ 7	— 13

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1893 et 1894, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1893.	En 1894.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	65	50
Entraves apportées à la circulation des trains	33	20
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	"	4
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	24	5
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . . .	95	64
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	20	27
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	"	2
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	3	"
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	8	40
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	2	2
Totaux	250	184
Diminution en 1895	69	

X.

Améliorations et Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1895, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Établissement de voies supplémentaires à la Tête-de-Flandre, Saint-Nicolas, Beirvelde et Gand.

Établissement d'une voie de garage au champ de courses de Mont-Saint-Amand.

Renforcement de la voie principale par la pose de 1,820 traverses supplémentaires.

Amélioration du ballast de la voie.

Établissement de deux chariots transbordeurs aux ateliers de Saint-Nicolas.

Construction d'un puits ordinaire en maçonnerie et pavage de 390 mètres carrés à Saint-Nicolas.

Déplacement de la station de Mille-Pommes : établissement de voies supplémentaires, construction d'un nouveau bâtiment de recettes et d'un aqueduc.

Établissement de signaux, barrières, etc., à la traversée de la ligne vicinale de Saint-Nicolas à Kieldrecht.

Dans la station de Saint-Nicolas : a) placement, dans les ateliers, d'une machine à fraiser et d'une machine à affûter les fraises; b) remplacement du générateur de la machine fixe des ateliers par une chaudière de 65 chevaux, du système De Naeyer; c) installation, pour l'éclairage électrique de la station, des bureaux et des ateliers, d'une machine motrice nouvelle de 40 chevaux; d) installation d'un épurateur automatique de 42 mètres cubes d'eau par heure, près du château d'eau des ateliers.

Remplacement, par un châssis en fer, du train en bois, ancien modèle, d'un wagon réservoir d'eau.

Construction de trois wagons à équipage, de 40 tonnes, sur châssis métalliques.

Mise en vigueur, pour le service intérieur de la Société : 1° d'un tarif spécial provisoire d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers; — 2° d'un tarif spécial applicable aux paquets de journaux à transporter par abonnement.

Adhésion à diverses modifications de tarifs proposées par l'Administration des chemins de fer de l'État, pour les relations mixtes et internationales.

Chimay.

Emploi, sur 3,340 mètres de longueur, de traverses créosotées en hêtre, en renouvellement des billes en chêne de la voie principale.

Améliorations diverses aux maisonnettes de gardes des passages à niveau n° 7, 28, 33 et 39.

Établissement, à Chimay, d'un château d'eau de 75 mètres cubes pour l'alimentation des machines. Modification des water-closets de cette station ainsi que de la cuisine de la buvette.

Flandre Occidentale.

Renouvellement de 7,300 mètres courants de voies en fer au moyen de rails d'acier de 42 mètres et de 9 mètres de 38 kilos.

Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 25,250 plaques intermédiaires d'acier.

Établissement de 4,926 mètres de voies nouvelles de service dans différentes stations.

Installation de signaux supplémentaires dans les stations de Comines, Rumbekke et Lendelede.

Établissement d'un pont à peser à la station d'Ingelmunster.

Construction d'un atelier de menuisiers, pour la réparation du matériel roulant, à Saint-Michel-lez-Bruges.

Construction d'un bâtiment des recettes, avec dépendances, à la station d'Ypres.

Établissement d'un auvent vitré contre le bâtiment des recettes de la station de Poperinghe.

Remplacement de barrières à lisses par des barrières roulantes à sept passages à niveau.

Augmentation de l'effectif du matériel de traction de deux locomotives à voyageurs et de celui des transports d'une voiture de 1^{re} classe, de 5 voitures mixtes (1^{re} et 2^e classes), de 7 voitures de 3^e classe, toutes à couloir central, et d'un wagon-boxe.

Transformation de 5 voitures de 2^e classe à portières en voitures de 3^e classe.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, etc.

Mise en vigueur de tarifs spéciaux, à prix réduits, applicables aux transports : 1° d'escarbilles entre Courtrai et Wevelghem; — 2° de cendrées entre Ingelmunster et Iseghem.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs adoptées par l'Administration des chemins de fer de l'État.

Création de 14 trains nouveaux.

Gand-Eccloo-Bruges.

Renouvellement de 2,785 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, par des rails en acier de 9 et 12 mètres, type État Belge.

Extension des voies de la station de Wondelgem.

Construction, dans la station de Gand-Eccloo, 1^{re} d'une nouvelle prise d'eau pour l'alimentation des locomotives; 2^{re} d'une nouvelle chaufferie.

Placement, dans la station d'Eccloo, d'un pont à peser de 5 mètres de longueur.

Construction d'une nouvelle forge dans les ateliers d'Eccloo.

Construction, dans les ateliers d'Eccloo, de 7 wagons fermés de dix tonnes.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs et des bagages.

Gand à Terneuzen.

Prolongement de 80 mètres des voies d'évitement, à la station de Terdonck.

Établissement d'une halte au lieu dit « Doornzeele (Bagatelle) », entre Langerbrugge et Terdonck.

Introduction d'un supplément au tarif pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs, bagages, marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, etc.

Grand Central Belge.

Remplacement de 6,773 rails en fer par des rails en acier.

Construction d'un bâtiment, à usage de magasin et de lampisterie, dans la station de Silenrieux.

Construction d'un bâtiment des recettes et d'une voie d'évitement à la halte de Thy-le-Château.

Établissement d'une nouvelle voie de chargement dans la station de Sichem.

Construction d'une station, pour voyageurs et marchandises, à Mortsel.

Établissement d'un pont à peser les chariots dans la station de Court-Saint-Étienne.

Construction d'une voie en cul-de-sac, à la station de Fleurus.

Mise en service de 14 voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classes, de 20 voitures de 3^e classe et de 2 wagons de 30 tonnes.

Ouverture : 1^{re} d'une halte : a) à Bois-Noël, entre Ransart et Lodelinsart, b) à Ceroux-Mousty, entre Court-Saint-Étienne et Ottignies, c) à Kloosterheyde, entre Lierre et Berlaer, au service des voyageurs; — 2^{re} d'une station à Mortsel, au service des voyageurs, des bagages et des marchandises au tarif n° 3.

Organisation du contrôle des billets de voyageurs à l'entrée des gares, et du récolement de ces billets à la sortie de toutes les stations et haltes du réseau, sauf celles des embranchements de la 3^e section.

Création de tarifs exceptionnels ou spéciaux pour le transport des marchandises suivantes : 1^{re} houille, coke et briquettes de charbon, des stations du Grand Central Belge vers celles du chemin de fer Nord-Est suisse, y compris les lignes du Botzberg, de la vallée de la Sihl, de la vallée de la Töss et de l'Union Suisse; — 2^{re} charbon de terre, d'Anvers vers Maestricht; — 3^{re} houille, coke et briquettes de houille, des charbonnages belges vers Aix-la-Chapelle et des gares néerlandaises du réseau Grand Central Belge; — 4^{re} déchets de coton importés d'Angleterre et cotons bruts provenant de Liverpool, en destination de différentes localités allemandes; — 5^e tissus de coton, de M.-Gladbach à Anvers, en destination de l'Angleterre; — 6^e cotons bruts originaires des Indes, expédiés d'Anvers vers différentes localités allemandes; — 7^e pâtes de bois, d'Anvers vers Meerssen; — 8^e bois de construction et de charonnage non façonnés, d'Anvers à Ruremonde; — 9^e pièces de machines, d'Anvers vers différentes loca-

lités allemandes; — 10° crapauds, de Steele à Anvers; — 11° éclisses, pièces de pont et traverses métalliques, de Borstel vers Anvers, en destination de la Roumanie et de la Turquie; — 12° rails et accessoires de rails, de Dorstfeld à Anvers, en destination du Brésil et de l'Australie; — 13° chaux en vrac, de Berzée vers Anor (station); — 14° nitrate de soude, d'Anvers à Charleroy; — 15° cristaux de soude, de Borgerhout à destination de Maestricht, Simpelveld, Weert et Ruremonde; — 16° scories Thomas, de Couillet et de Marchienne-au-Pont à destination de diverses localités allemandes; — 17° engrais naturels et artificiels, d'Anvers vers Ruremonde, Haalen, Baexem et Weert; — 18° minerais de fer, de Vireux vers Berzée (usine de Thy-le-Château), La Sambre, Marchienne-au-Pont, Marcinelle, Couillet, Châtelineau-Châtelet et Acoz (Fourneaux); — 19° minerais de fer, de Sichein à Couillet; — 20° minerais de fer, de Sichein, Bouwel, Herenthals, Oolen et Gheel à destination d'Oberhausen; — 21° minerais de fer de Norderwyck-Morckhoven, Westmeerbeek et Sichein vers Marchienne-au-Pont; — 22° minerais de fer de Norderwyck-Morckhoven et Westmeerbeek vers Châtelineau-Châtelet et Couillet; — 23° papier coloré, de M.-Gladbach vers Anvers, en destination de l'Angleterre.

Introduction de suppléments à divers tarifs de transport pour les voyageurs, les bagages, les animaux, les véhicules de chemin de fer, les tapissières, les combustibles, les minerais et les pyrites de fer, etc., en services intérieur, mixtes et internationaux.

Prorogation du délai d'application de réductions de tarifs en faveur des transports suivants: 1° fruits frais et paniers neufs vides destinés à l'emballage des fruits frais; — 2° cotons bruts importés directement des Indes et de l'Amérique; — 3° rails et accessoires de rails; — 4° twists anglais et tissus de coton; — 5° crapauds; — 6° pièces de machines; — 7° minerais de cobalt et chromates de fer; — 8° engrais et matières premières pour la fabrication des engrais; — 9° china-clay, terres et pierres à faïences, silex moulu, charbon anglais, planches, etc.

Hasselt à Maeseyck.

Mise en œuvre de 516 rails en acier, de 9 mètres, en remplacement de vieux rails en fer, de 6 mètres.

Remplacement de 1,964 billes en sapin et en chêne par de nouvelles billes en chêne.

Création, en service intérieur de la Société, de coupons de voyageurs aller-retour, avec réduction de 20 p. c. sur les prix normaux.

Application, en services intérieur et mixtes, des différentes réductions de tarifs adoptées par l'administration des chemins de fer de l'État.

Adhésion au déclassement de certaines marchandises.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 188 rails en acier neufs, de 9 mètres, en remplacement de rails en fer, de 6 mètres.

Remplacement de 3,882 billes en chêne par des traverses neuves de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Consolidation, par un mur de soutènement en moëllons, d'une section de talus schisteux, près de l'arrêt de Sarolay.

Substitution de 9 barrières basculantes à mouvement simultané à 9 barrières à lisses ordinaires, aux passages à niveau 7, 9, 10, 13, 15, 26 et 28, ces deux derniers en Hollande, et aux points d'arrêt de Trou-Louette et Château de Cheratte.

Mise en œuvre a) à la station de Visé, d'un croisement et d'un changement de voie en acier neuf; b) à la station de Gronweld, de deux croisements et d'un changement de voie en acier neuf.

Agrandissement du magasin de la douane à la station de Visé, par suite de l'application des droits d'entrée sur les beurres.

Agrandissement de la maisonnette n° 12, à Wandre.

Modifications à l'intérieur du bâtiment des recettes de Cheratte pour améliorer le bureau, la salle d'attente, la salle des Pas-Perdus et le logement du chef de station.

Modifications à l'intérieur du magasin aux marchandises de la station de Jupille pour améliorer le dit magasin et le local affecté au dépôt des bagages et des petits colis.

Établissement, à la station de Visé, d'un nouveau pont à peser de la force de 30 tonnes, système Carton.

Installation d'un signal à distance couvrant le passage à niveau n° 4 de la rue de Visé, sous la commune de Bressoux.

Établissement d'une aubette en bois pour le garde-barrières du passage à niveau n° 37, à Maestricht.

Établissement d'une aubette en bois, servant de poste d'observation au sous-chef de station, à la gare particulière L. M., à Maestricht.

Établissement, à l'arrêt de Cornillon, d'une traversée de voies pour le passage du tramway Est-Ouest et, par suite, allongement des barrières roulantes du dit passage à niveau de Cornillon.

Acquisition de 2 wagons à bestiaux (type E. B.), de 25 chaufferettes (id.), de 15 bâches et de 10 paires de roues avec centre en fer.

Réfection de 30 wagons à charbon.

Remplacement des bandages à 9 paires de roues aux machines, à 4 paires de roues aux tenders et à 8 paires de roues aux voitures et tenders; en tout renouvellement de 42 bandages en acier Bessemer.

Peinture des machines, voitures et fourgons, et suppression des cloisons aux voitures de 3^e classe.

Renouvellement de tous les coussinets des bielles motrices et d'accouplement des machines tramways.

Remplacement des boîtes à graisse, boisseaux de buttoirs et consoles de caisse en fonte par des organes en acier coulé.

Mise en vigueur : 1^o d'un nouveau tarif spécial n° 13 pour l'envoi, par 50 et 100 tonnes, des charbons (poussier maigre et menu graineux maigre) destinés à la consommation des fours à zinc ou à plomb, des fours à chaux et des briqueteries; — 2^o d'un tarif spécial n° XIX pour le transport, par 50 tonnes, des charbons, cokes et briquettes à destination des Pays-Bas; — 3^o d'un tarif exceptionnel provisoire pour les expéditions de céréales au départ de certaines stations néerlandaises.

Prorogation du tarif exceptionnel provisoire n° 31bis pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon, par 50 tonnes, à l'intérieur de la Belgique.

Mise en vigueur d'un nouveau règlement pour le transport des produits explosifs.

Application de réductions de prix de transport en faveur : 1^o des minerais et pyrites de fer, résidus de pyrites, scories, etc., destinés aux établissements métallurgiques belges; — 2^o des cokes destinés aux hauts-fourneaux du Luxembourg belge, et des fontes brutes provenant de ces hauts-fourneaux.

Liégeois-Limbourgeois.

Construction de latrines et urinoirs et établissement d'une conduite d'eau à la station de Liège-Vivegnis.

Modification au bâtiment des recettes de la susdite station.

Rétablissement du magasin en bois, à la station de Milmort.

Construction d'un magasin à marchandises en briques, et de locaux pour facteurs et ouvriers, à la station de Liers.

Construction d'une aubette, à la station de Tongres, pour les visiteurs du service de la traction.

Modification au magasin de la douane, à Achel, pour le dépôt de margarine.

Établissement d'une conduite d'eau potable à la station d'Ans.
Construction d'un puits, à la loge n° 33 de la sous-section de Tongres-Bilsen.
Extension des voies de la gare de Liers. (Travail commencé en 1894.)
Rachat de 459 mètres courants de la voie du raccordement des forts de la Meuse, pour le prolongement de la voie de manœuvre en cul-de-sac de la station de Liers.
Construction de 334 mètres de voie en cul-de-sac à Ans. L. L.
Construction de 198 mètres de voie en cul-de-sac à Achel.
Renouvellement de 12,850 mètres courants de voie au moyen de billes en chêne et en sapin de plus fortes dimensions.
Renouvellement de 1,836 mètres de voie au moyen de rails en acier de 38 kilos au mètre courant, en remplacement de rails en fer.
Enclenchement des excentriques et des signaux à distance de Liège-Vivegnis du côté de la gare du Palais.
Modification aux enclenchements des excentriques et sémaphores de Liers, du côté de Rocour.
Établissement d'un sémaphore et enclenchement de l'excentrique de la voie de sûreté à la gare du Plateau (Ans L. L.)
Remplacement des barrières de certains passages à niveau.
Mise en vigueur d'un nouveau tarif commun pour le transport en transit par les lignes de la Société, des voyageurs et des bagages entre des stations du réseau du Grand Central Belge et du railway de Hasselt à Maeseyck.

Malines à Terneuzen.

Construction d'une liaison de voies à Bornhem (41 mètres).
Construction d'aqueducs dans la gare de Saint-Nicolas.
Agrandissement des loges de garde n° 9, 41, 48 et 49.
Installation d'horloges électriques à la station de Puers.
Reconstruction, sur de nouveaux plans, des estacades du pont de Tainise.
Installation de signaux à la station de Saint-Nicolas, pour protéger la traversée du chemin de fer vicinal de Saint-Nicolas-Kieldrecht.
Construction de 242 mètres de voies de garage à la station de Saint-Nicolas.
Raccordement des voies des grues à Terneuzen (40 mètres).
Acquisition de 2 wagons tubulaires de 30 tonnes.
Introduction de suppléments aux tarifs et conditions réglementaires applicables, en service intérieur de la Société : 1° aux transports de voyageurs et de bagages ; — 2° aux expéditions de marchandises, tapissières, etc.

Nord Belge.

Établissement d'une relation téléphonique entre la gare aux marchandises et la halte de transbordement de Kinkempois.
Placement d'extincteurs portatifs, système Dick's, dans les gares de Kinkempois (Marchandises-Halle), Seraing, Lobbes, Jemeppe, Quévy, Statte, Yvoir, Hastière et à l'Inspection générale.
Installation, aux gares de Kinkempois, Saint-Martin et Namur, d'une boîte de secours très complète et d'un brancard militaire, destinés à être emportés par les wagons de secours en cas d'accident sur la ligne.
Placement de sonneries de contrôle à proximité des traverses de voies éloignées des leviers du disque à distance, afin que les agents puissent s'assurer, avant de faire les manœuvres, que les disques sont à l'arrêt.
Placement, à différents passages à niveau de la banlieue de Liège, de sonneries ou d'appareils répéteurs de sémaphores avertissant le garde-barrière de l'arrivée des trains.

Établissement du contrôle électrique des signaux et aiguilles manœuvrées de la cabine Saxby n° 2 de Dinant.

Installation du chauffage au gaz dans différents bureaux de l'Inspection générale.

Installation d'un contrôle électrique au réservoir d'eau de la ville de Dinant.

Établissement d'une usine électrique et hydraulique à Erquelines, pour l'éclairage électrique des gares de Jeumont et Erquelines et l'alimentation d'eau de cette dernière gare.

Installation du block-system entre Erquelines et Jeumont.

Enclanchement entre la petite aile du sémaphore du poste n° 1 d'Erquelines et le signal d'arrêt commandant l'entrée de la gare vers Jeumont, de manière à empêcher de débloquer la section avant que le signal d'arrêt ait été mis à voie libre, pour laisser passer un train annoncé, puis fermé pour couvrir ce train.

Établissement d'un téléphone a) entre l'usine électrique et le bureau du sous-chef de station à Erquelines, b) entre la gare de Thuin et la cabine de la bifurcation de Thuin.

Installation d'une sonnerie d'annonce au passage à niveau n° 83 de Liège à Givet.

Remplacement des barrières roulantes en bois de 6 mètres d'ouverture, par des barrières roulantes en fer, type économique de 6^m.10 d'ouverture, au passage à niveau n° 99 de la ligne précitée.

Agrandissement du bureau de la petite vitesse de la station de Liège-Longdoz.

Allongement de la voie desservant le magasin des denrées à Kinkempois.

Installation de salles de bain dans l'annexe de l'atelier de montage et d'un bureau pour le contremaître de l'atelier des voitures, à Kinkempois.

Allongement des quais à voyageurs de la station de Seraing.

Amélioration du système de protection et remplacement des appareils de traversée des voies principales par la voie de raccordement de la Société des Artistes, à Flémalle-Grande.

Établissement d'une jonction entre la voie de débord et le premier garage de droite, à Ampsin.

Établissement d'un abri pour voyageurs sur le quai central de la gare de Statte.

Modification de la distribution des locaux du bâtiment des voyageurs et agrandissement du bureau de la petite vitesse à Andenne.

Établissement d'une voie de terrassement à Jambes.

Agrandissement de la gare de Dinant, en vue de la réception des trains de la ligne de Tamines à Rochefort.

Substitution d'un carrelage céramique au plancher de la salle de visite de la douane, à Quévry.

Remplacement de barrières à lisses par des barrières roulantes en fer.

Confection de 4 chasse-neige pour machines de 180 unités.

Application d'abris avec écrans aux 7 machines pour fortes rampes.

Installation d'une usine centrale d'électricité, à Erquelines.

Allongement de la voie de ceinture et pose d'un nouveau garage à la Buissière.

Établissement d'un abri sur le quai central à Thuin et Solre-sur-Sambre.

Acquisition de terrains pour l'établissement d'une voie de décharge, à Lobbes.

Établissement de conduites et prises d'eau pour protéger les bâtiments contre l'incendie, à Saint-Martin.

Installation de réfectoires dans les anciens bâtiments du matériel des voies et de lavabos sous les estrades à combustibles, à Saint-Martin.

Remplacement des barrières à lisses par des barrières roulantes en fer à certains passages à niveau.

Remplacement, par 16 wagons plats de 15 tonnes et à 3 paires de roues, de 2 wagons à houille de 6 tonnes et de 14 wagons plats.

Remplacement, par 12 wagons fermés, d'un wagon à houille de 6 tonnes, de 7 wagons à minerais de 6 tonnes, de 2 wagons fermés de 10 tonnes et de 2 fourgons à marchandises de 12 tonnes (reconstruits en augmentation d'effectifs).

Remplacement, par 44 wagons à houille, à panneaux mobiles, de 8 wagons à minerais, de 6 tonnes, et de 36 wagons à minerais de 10 tonnes.

Reconstruction de la caisse de 15 fourgons à marchandises, d'après un nouveau type.

Réduction de 50 p. c. sur les prix des billets délivrés aux personnes indigentes appelées au chevet d'un membre de leur famille en traitement dans un hôpital militaire.

Distribution de cartes d'abonnement de 15 jours, valables sur tout le réseau de l'État et les lignes Nord belges.

Réglementation du transport par chemin de fer des viandes de boucherie, issues, etc.

Adoption d'un nouveau mode de taxation des produits explosifs.

Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises, via Anvers, vers les ports du Chili et du Pérou par les steamers de la Deutsche Dampfschiffahrt Gesellschaft « Kosmos ».

Publication de nouvelles conditions réglementaires pour le transport en service mixte des marchandises, etc.

Revision du tarif conditionnel n° 9 Nord-belge applicable aux produits des charbonnages, usines et exploitations belges, expédiés vers tous les points du pays.

Reprise des relations directes avec les stations russes.

Établissement d'un service de camionnage à Jambe.

Création : 1° d'un train express de Mons à Paris, avec arrêt à Frameries ; — 2° d'un nouveau train-tramway entre Charleroy et Erquelinnes ; — 3° d'un nouveau train de voyageurs entre Charleroy et Lobbes et retour ; — 4° d'un nouveau train, le dimanche, entre Huy et Liège-Longdoz, en correspondance avec celui arrivant de Namur à Huy à 10 h. 30 du soir.

Prolongement jusqu'à Huy, du train-tramway quittant Liège-Guillemins, le dimanche, à 9 h. 18 du soir.

Arrêt supplémentaire d'un train à Hourpes.

Admission des ouvriers abonnés, à tous les trains-omnibus et trains-tramways.

Taviers à Embresin.

Réfection des voies du plateau de la gare de dépôt d'Embresin.

Acquisition et mise en usage d'une nouvelle locomotive à deux essieux, de 12 tonnes en ordre de marche.

Termonde à Saint-Nicolas.

Transformation de deux wagons à haussettes en wagons spéciaux pour le transport du pétrole.

Construction d'une guérite au passage à niveau de Grembergen.

Travaux d'amélioration aux bâtiments des recettes de Saint-Nicolas (Ouest), Waesmunster et Moerzeke.

Clôture de la voie depuis Saint-Nicolas jusqu'à la station de Waesmunster au moyen de piquets et de fils en ronce artificielle.

Extension et développement du service du camionnage à la station de Saint-Nicolas (Ouest), en vue d'accélérer la remise à domicile.

Organisation des mesures de sécurité pour le passage sur le pont de la Durme à Hamme.

Convention concernant les prestations militaires en cas d'événements graves et exceptionnels.

Extension et amélioration de l'éclairage extérieur de toutes les gares.

Création d'une caisse d'épargne entre le personnel de la ligne.

Amélioration dans l'éclairage des trains.

Construction d'un pont en bois pour le déchargement du bétail dans la gare de Waesmunster.

Distribution de boissons rafraîchissantes au personnel ouvrier.

Création d'une caisse d'épargne entre le personnel de la Société.

Déclassement de diverses marchandises en services mixtes et internationaux.

Extension et développement du service du camionnage à la station de Saint-Nicolas (Ouest)
en vue d'accélérer la remise à domicile des marchandises.

Amélioration de l'éclairage des trains de voyageurs.



ANNEXES

DE LA PARTIE A.

ACTIF.**N° I. — Bilan. — Situation générale depuis**

		SOMMES
		TOTALES.
Capital utile de premier établissement (annexes II et XI).	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, ateliers, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement.	1,114,578,977 15
	Acquisition du matériel de traction et de transport pour l'ensemble du réseau. 231,407,178 18	1,413,057,515 55
	Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,388 24	
		298,478,566 42
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (¹).		11,000,458 70
Approvisionnements en dépôt (²)		22,851,865 51
Intérêts	des recettes nettes de l'exploitation. 28,580,086 70	146,510,118 21
	des soldes annuels accumulés 117,950,051 51	
Recettes brutes de l'exploitation		3,617,077,409 92
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer.		5,091,072 89
		3,623,068,482 81
Ensemble. . . . fr.		5,216,578,448 87

(¹) Voir annexe VI.

(²) — — XXVII.

l'origine jusque fin 1895.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Dotation pour amortissement dont le Trésor a disposé		81,402,795 22
Reste à amortir (tableau II)		1,331,654,750 35
Capital utile, base des charges, déduction faite de l'amortissement indirect (<i>voir</i> annexe II) . . .fr		1,415,057,545 55
Intérêts et amortissement (¹) 1,240,459,743 26		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (¹) . . . 185,875,859 01		
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (¹) 11,085,758 85		1,437,058,859 07
Sommes liquidées, en exécution d'un arrêt en date du 26 avril 1883, au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (¹) 1,639,518 57		
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails . . . 513,125 87		
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances 1,978,458 82		2,491,564 69
Dépenses d'exploitation (annexe VI)		2,117,881,425 25
Pensions servies depuis l'origine de l'exploitation aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et qui sont imputées sur le budget de la Dette publique (²)		8,085,146 »
Total du passif.fr.		4,978,554,517 16
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation. . . . 11,000,438 79	94,005,378 19
	Renouvellement des approvisionnements liquidés à charge du budget annuel 22,851,865 51	
	Soldes actifs { en caisse, fin 1895. 60,065,075 89	238,025,951 71
	accumulés (³) { intérêts en compte courant (³) 144,018,553 52	
Ensemble.fr.		5,216,578,448 87

(¹) Voir annexe VIIbis.

(²) — — VII.

(³) (Actif) 146,510,118 21 — (Passif) 2,491,564 69 = 144,018,553 52.

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement, ligne.*

		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 :		
a) Lignes en exploitation	fr. 370,473,274 58	383,008,486 84
b) — en construction (voir p. 43)	6,366,436 48	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif).	6,165,479 08	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		548,655,073 31
a) Lignes en exploitation	fr. 456,009,424 40	465,649,886 47
b) Parachèvement y relatif	9,640,762 37	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,438,677 46	498,455,461 94
b) Parachèvement y effectué par l'Etat.	63,316,784 78	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		9,766,309 72
E. Intérêts intercalaires des capitaux		
{ Lignes en exploitation		49,179,359 28
{ — en construction		
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.		40,689,728 33
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau		40,947,448 45
H. Acquisition de matériel { pour l'ensemble du réseau exploité		298,478,566 42
{ repris aux compagnies.		
Total du capital de premier établissement (2)		4,426,441,647 45

(1) Y compris 12,500,000 francs, restant dus pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise.

(2) Voir détails, annexe XI.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1895.

PASSIF.

			CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement du capital utile.	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 (1)	fr. 43,640,992 24	81,402,793 22
	à 3 1/2 p. % { des capitaux unifiés en 1886, soit à partir de 1887 (2) }	36,604,355 73	
	à 3 1/2 p. % des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation depuis 1887	4,457,445 28	
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles (3)	fr. 3,846,024 60	(4) 6,465,479 08
	Participation des villes dans divers travaux (3)	391,481 88	
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond (3)	1,361,892 99	
	Travaux abandonnés. { Anvers à Tilbourg	278,449 44	
	{ Wavre à Jodoigne	78,521 40	
	Cession de bâtiments à l'administration des télégraphes	209,409 37	
Ensemble des amortissements			fr. 87,568,272 30
Reste à amortir.	Lignes en exploitation (5)		1,331,654,750 33
	Lignes en construction. { Capital (v. p. 43)	6,366,436 48	6,918,624 52
	{ Intérêts intercalaires	552,188 34	
Total égal à l'actif . . . fr.			1,426,441,647 45

(1) Annexe n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.

(2) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.

(3) Annexes III de 1893 et X de 1894.

(4) Cette somme est déduite, page 1, pour établir le capital utile servant de base aux charges d'intérêt et d'amortissement.

(5) En y ajoutant fr. 81,402,793-22 d'amortissement, on obtient fr. 1,443,057,543-55, montant du capital utile.

DOIT.**N° III. — COMPTE DE**

Dépenses budgétaires.	{	Services communs.	fr. 4,495,925 91	
		Voies et travaux {	entretien, surveillance, etc.	20,621,083 »
			construction de lignes et travaux	403,010 »
			Traction et matériel	42,243,941 »
		Exploitation.	24,246,979 »	
		Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,091,094 »	90,436,312 18
Crédits supplémentaires rattachés au Budget de l'exercice 1893	{	pour l'exercice 1894	fr. 459,078 89	228,719 43
		pour exercices clos ou périmés.	69,640 54	
				91,030,752 34
Dont à déduire :				
1 ^o Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portée au bilan de 1894, et le montant des dépenses effectives				
86,537,469 39 — 86,046,039 23 = 491,430 46				— 594,440 16
2 ^o Étude et surveillance de travaux de construction de lignes etc., somme reportée au capital. 403,010 »				
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1)				fr. 64,031,038 33
				Fr. 154,467,350 51

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

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr. 40,993,503 62	46,067,565 26	51,446,077 61
			Amortissem ^t . 4,643,926 06		
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . . 425,272 94	5,078,512 35	
			Amortissem ^t . 34,862 67		
		Capital dépensé depuis 1887 . .	Intérêts. . . 4,847,468 04	5,078,512 35	
	Amortissem ^t . 261,044 34				
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.			5,083,513 98	5,303,443 98	
Loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.			249,600 »		
Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps			47,363 »	64,863 »	
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails . . .			47,500 »		
Pensions servies aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer fr.			648,012 »		
Solde pour balance. . .	{	Encaisse de l'exploitation (1) 60,063,073 89		204,081,627 44	
		Intérêts en compte courant (2) 444,048,553 52			
Fr.				264,240,694 »	

(1) Voir pages 5 et 4.

(2) Voir pages 5 et 7 (actif : 146,510,118,21 ; passif : 2,491,564.69.)

L'EXPLOITATION. — Exercice 1895.

AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs	fr. 50,411,389 43	
	Tickets d'entrée dans les stations	471,233 90	
	Bagages	4,635,394 68	
	Petites marchandises	} 98,205,705 35	154,400,287 37
	Grosses marchandises		
	Finances		
	Équipages		
	Chevaux et bestiaux		
	Produits extraordinaires	3,976,564 01	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			67,063 44
Fr.			454,467,350 51

Exercice 1895. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1894 . . .	De l'encaisse de l'exploitation	fr. 53,096,239 45	(1)
	Des intérêts en compte courant	436,343,253 81	489,439,492 96
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés		6,630,382 25	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1895		64,031,038 33	71,771,201 04
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} \text{ p. \%}}{2}$)		4,409,780 46	
Fr.			261,210,694 »

(1) Si du solde ci-contre fr. 204,081,627.41 l'on déduit le solde au 31 décembre 1894, soit fr. 489,439,492.36, l'on constate que la balance active pour 1893 (page 7) est de fr. 14,642,154 45.

N° V. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux nos IV, VII et VII bis.

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Recettes brutes	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,319 80	145,609,906 07	152,974,889 48	151,467,350 51
Intérêts des soldes actifs accumulés (a)	4,516,867 62	4,836,354,42	5,192,931 89	5,503,415 47	6,026,901 14	6,630,382 25
Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (a)	992,980 04	1,016,916 09	998,140 94	1,110,956 75	1,152,833 68	1,409,780 46
Ressources totales.	146,755,666 73	148,669,826 03	146,217,442 63	152,223,367 99	160,154,624 »	162,507,543 22
Dépenses d'exploitation	84,045,523 46	84,924,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39	90,436,312 48
Charges des capitaux	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,914 74	45,232,404 51	45,736,040 23	46,236,244 57
Part de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes	3,995,658 65	4,169,474 46	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,360 44	4,909,833 04
Intérêts de parts des recettes et de redevance (a)	5,076,115 53	5,153,667 91	4,935,928 91	5,289,256 27	5,290,397 30	5,303,413 98
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails (a).	46,603 51	47,282 09	45,898 75	48,468 49	47,330 48	47,363 »
Annuités de pensions.	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »
Dépenses totales.	464,579 »	482,550 »	509,296 »	533,238 »	561,209 »	615,012 »
Solde.	137,456,052 47	138,482,175 75	137,374,747 34	137,238,054 44	142,912,306 81	147,565,378 77
	»	»	»	»	»	»
	9,299,614 56	10,187,650 28	8,842,665 29	11,985,313 55	17,242,317 19	14,642,134 45

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

Solde	3,859,870 41	4,399,462 46	2,744,998 21	8,437,910 12	40,127,442 85	6,966,834 74
	»	»	»	»	»	»
	Insuffisance					
	Excédent					

N° VI. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, basés sur les recettes et les dépenses de l'exploitation.

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes disponibles pour intérêts et amortissement des capitaux	DÉPENSES.			Coefficient des frais d'exploitation.
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les domaines (1).		DÉPENSES budgétaires	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	
1835	13.5	268,907 50	365 "	100,515 06	168,847 44	"	168,847 44	62 68
1836	35.7	825,132 65	461 16	394,458 34	431,135 67	"	431,135 67	52 22
1837	91.8	1,416,982 04	692 24	227,886 46	1,189,988 72	"	1,189,988 72	83 91
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	"	2,768,616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,594 23	"	3,082,594 23	71 69
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	2,277,952 31	3,077,994 08	"	3,077,994 08	57 47
1841	340.5	6,226,333 66	53,476 43	1,812,421 14	4,469,387 95	"	4,469,387 95	71 15
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 21	3,022,388 18	4,479,474 31	"	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,994,479 31	34,382 54	3,614,967 35	5,393,854 52	"	5,393,854 52	59 73
1844	559.8	11,276,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	"	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	10,099 59	6,114,565 06	6,306,285 15	"	6,306,285 15	50 07
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	6,446,292 45	7,153,278 78	83,328 "	7,069,950 78	52 14
1847	569.6	14,636,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,465 42	435,008 50	7,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 64	73,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	234,334 "	8,603,178 47	69 91
1849	624.6	13,241,431 78	59,196 75	5,127,421 80	8,164,105 73	179,352 "	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15,059,346 48	47,250 06	5,911,721 15	9,194,867 39	149,634 "	9,045,233 39	59 88
1851	624.6	16,284,454 87	49,826 62	7,729,334 55	8,608,922 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,465,317 18	239,596 "	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,224 90	67,683 16	9,732,551 98	10,013,360 04	210,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	636.6	22,167,739 23	80,835 29	11,456,176 03	11,292,448 49	260,480 "	11,031,968 49	44 50
1855	652.4	24,510,116 75	113,826 37	11,565,686 41	13,058,256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713.1	24,578,549 38	126,548 44	10,046,800 15	14,534,248 67	311,921 "	14,326,367 67	57 99
1857	741.6	26,507,617 32	91,327 42	11,078,685 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	61 44
1858	745.7	27,277,926 41	102,890 30	12,418,834 37	14,961,971 94	409,445 "	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28,090,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 "	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,601,994 38	83,915 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 "	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,261,895 81	225,730 "	15,138,165 81	44 88
1862	749.6	32,554,265 76	113,455 61	17,153,165 01	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	31,868,435 59	107,578 72	18,193,450 61	15,782,961 70	156,319 55	15,626,644 15	45 59
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 31	18,957,800 75	17,372,116 15	89,065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,864 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 04	14,906,820 93	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,211,407 65	107,369 "	24,134,038 65	60 05
1868	862.7	41,852,330 98	135,491 58	17,913,759 51	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862.7	43,387,251 90	122,274 75	18,829,136 88	24,680,372 77	263,840 "	24,416,542 77	58 12
1870	868.7	46,306,479 22	68,195 56	19,440,569 16	25,934,105 42	302,906 "	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,646,772 70	35,303,985 06	296,945 "	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,664,288 46	172,988 01	27,201,169 85	42,628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871.1	85,822,186 70	153,768 14	32,018,586 13	62,957,378 71	346,816 "	62,610,562 71	72 82
1874	1,925.1	87,160,797 76	125,834 43	26,711,178 12	60,575,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966.5	89,124,045 81	171,889 78	30,858,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	91,519,922 84	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,555 24	55,232,584 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	98,794 68	38,060,757 17	57,735,130 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552.0	100,085,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,031 23	59,997,677 59	58 89
1880	2,724.0	113,785,288 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,869.5	113,795,143 27	102,343 69	41,842,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	3,004.0	119,236,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,074.1	121,847,653 15	101,086 62	43,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129.0	120,103,201 14	90,285 39	49,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,173.1	119,699,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199.9	116,439,621 39	89,857 36	50,012,938 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,216.6	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	"	66,689,605 26	53 72
1888	3,226.8	131,525,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971,348 50	"	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,855,369 87	64,714 47	62,205,551 54	74,714,532 80	"	74,714,532 80	54 57
1890	3,248.0	141,190,895 75	60,923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	"	84,045,523 46	59 50
1891	3,269.4	142,736,211 33	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	"	84,224,514 76	58 97
1892	3,275.8	139,937,101 88	89,247 92	57,545,921 04	81,480,428 76	"	81,480,428 76	58 90
1893	3,278.7	145,517,138 99	62,857 08	64,016,481 38	81,593,514 69	"	81,593,514 69	58 04
1894	3,288.6	152,891,046 80	83,842 38	66,437,419 79	86,537,469 39	"	86,537,469 39	56 57
1895	3,298.8	154,400,787 37	67,163 14	64,031,038 33	90,436,312 18	"	90,436,312 18	58 57
		5,617,977,409 92	5,091,072 89	1,505,187,059 56	2,117,881,423 25	11,090,438 79	2,106,790,984 46	
		3,423,068,482 81		3,623,068,482 81				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 5,846,024-60 déduite du capital de premier établissement (annexe II), à titre d'amortissement indirect.

N° VII. — Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine en faisant entrer en ligne

(Voir annexes n°s

ANNÉE.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	COMPTE D'EXPLOITATION			CHARGES financières. (V. tabl. VIIbis.)	RESTE			
		RECETTES		RECETTES nettes.		SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
		brutes. (V. annexe VI)	DÉPENSES D'EXPLOITATION.			ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
1835	13.5	269,362 50	168,847 41	100,515 08	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"
1836	35.7	825,594 01	431,135 67	394,458 34	136,336 77	258,121 57	"	325,120 62	"
1837	90.8	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	410,341 01	"	182,494 55	142,626 07	"
1838	202.6	3,098,267 66	2,768,616 64	329,651 02	1,916,218 61	"	716,567 59	"	573,941 52
1839	273.3	4,262,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,621,176 10	"	421,283 47	"	935,221 99
1840	324.7	5,355,916 38	3,077,914 68	2,277,952 30	2,223,152 34	51,799 96	"	"	913,425 03
1841	340.5	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,677,871 61	"	865,450 47	"	1,808,875 50
1842	395.5	7,501,562 40	4,479,474 31	3,022,388 18	3,431,285 50	"	411,897 32	"	2,220,772 62
1843	485.5	9,028,421 87	5,393,854 52	3,634,567 35	4,446,416 30	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77
1844	559.8	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,844,677 89	"	614,244 17	"	3,849,465 94
1845	559.8	12,430,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	6,168,202 87	"	53,637 81	"	3,900,103 75
1846	559.8	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,350,338 56	65,953 88	"	"	3,834,149 87
1847	569.6	14,776,388 10	9,501,485 42	5,274,902 68	6,676,148 09	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28
1848	591.9	12,302,826 29	8,857,512 47	3,445,313 82	6,551,615 33	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80
1849	624.6	13,291,528 53	8,184,106 73	5,127,421 80	7,240,776 78	"	2,113,354 08	"	10,658,391 78
1850	624.6	15,106,596 54	9,194,867 39	5,911,729 15	7,427,237 57	"	1,515,598 42	"	12,373,890 20
1851	624.6	16,338,291 49	8,698,922 94	7,729,368 55	7,475,789 42	253,593 13	"	"	12,120,201 07
1852	624.6	17,409,068 15	8,495,317 18	8,912,750 97	7,518,420 45	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55
1853	631.4	19,745,912 06	10,013,320 08	9,732,591 98	7,749,816 78	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35
1854	636.6	22,748,574 52	11,221,448 49	11,527,126 03	8,109,331 17	3,416,794 86	"	"	5,396,430 49
1855	652.4	24,623,943 11	13,058,256 70	11,565,686 41	8,603,103 19	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27
1856	713.1	24,705,088 82	14,638,288 67	10,066,800 15	8,998,435 85	1,068,364 30	"	"	1,365,482 97
1857	744.6	25,508,944 74	14,520,858 79	11,078,085 95	9,893,597 02	1,184,488 93	"	"	180,994 04
1858	745.7	27,380,806 31	14,961,971 94	12,418,834 37	10,099,996 10	2,318,838 27	"	"	2,137,844 23
1859	745.7	28,177,569 10	14,565,769 13	13,671,799 97	10,262,210 26	3,409,589 71	"	"	5,547,431 94
1860	747.2	29,685,919 55	14,272,624 50	15,413,295 05	10,313,608 64	5,099,626 41	"	"	10,547,060 25
1861	748.6	33,733,191 66	15,361,893 81	18,369,295 85	10,618,702 20	7,750,593 65	"	"	18,397,654 40
1862	748.6	32,691,721 37	15,208,551 36	17,483,165 01	10,821,715 63	6,661,4			

de compte les pensions allouées aux fonctionnaires et agents du chemin de fer de l'État.

III et IV.

SITUATION Y COMPRIS LA PRISE EN CHARGE DES PENSIONS CIVILES.									
MONTANT des pensions.	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits.		INTÉRÊTS en compte-courant.		SOLDES ANNUELS avec intérêts en compte-courant.		SOLDES ACCUMULÉS avec intérêts en compte-courant.		
	ACTIF.	PASSIF.	de l'année.	des soldes accumulés.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	
"	66,990 06	"	2,010 30	"	69,009 35	"	69,009 35	"	1835
"	258,121 57	"	7,689 17	2,760 37	268,771 11	"	337,780 46	"	1836
"	"	182,491 55	4,557 73	13,511 22	"	164,425 69	"	"	1837
"	"	716,567 59	6,593 02	6,934 19	"	703,040 38	"	529,685 52	1838
"	"	421,283 47	23,997 85	— 21,187 42	"	418,473 04	"	945,158 54	1839
"	51,793 96	"	45,559 05	— 37,926 34	59,432 67	"	"	858,725 69	1840
"	"	865,450 47	36,248 42	— 35,519 03	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1841
"	"	411,897 32	60,457 76	— 70,139 08	"	421,588 64	"	2,175,065 61	1842
"	"	1,011,448 95	72,699 35	— 87,002 62	"	1,025,752 22	"	3,200,817 65	1843
80 "	"	614,324 17	105,407 07	— 128,032 71	"	636,919 81	"	3,837,767 64	1844
826 "	"	54,463 81	122,274 78	— 153,510 70	"	85,699 73	"	3,923,467 37	1845
1,263 "	64,690 88	"	128,900 59	— 156,938 70	36,652 77	"	"	3,886,814 69	1846
1,319 "	"	1,402,864 41	105,007 99	— 155,472 58	"	1,453,329 "	"	5,340,143 69	1847
1,768 "	"	3,511,099 52	67,372 02	— 213,605 74	"	3,637,333 24	"	8,997,476 84	1848
1,920 "	"	2,115,274 98	99,454 93	— 359,859 07	"	2,375,719 12	"	11,373,195 96	1849
4,113 "	"	1,519,621 42	113,270 76	— 454,927 84	"	1,860,278 50	"	13,233,474 46	1850
5,831 "	247,768 13	"	150,449 99	— 529,338 98	"	131,129 86	"	12,364,604 32	1851
5,355 "	1,388,975 62	"	173,907 61	— 531,584 18	1,028,258 95	"	"	12,336,305 37	1852
5,327 "	1,977,408 23	"	184,466 89	— 493,452 22	1,672,422 87	"	"	10,663,382 50	1853
5,281 "	3,341,513 86	"	220,018 36	— 426,555 31	3,134,976 91	"	"	7,528,905 59	1854
4,759 "	2,957,824 22	"	219,204 17	— 301,156 23	2,875,872 16	"	"	4,653,033 43	1855
7,325 "	1,061,039 30	"	186,945 26	— 186,121 34	1,061,863 22	"	"	3,591,170 21	1856
21,449 "	1,183,039 93	"	206,041 93	— 143,616 81	1,225,435 05	"	"	2,365,735 16	1857
27,050 "	2,291,788 27	"	231,005 63	— 94,629 41	2,428,164 49	"	62,429 33	"	1858
27,773 "	3,381,816 71	"	255,204 04	— 2,407 17	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1859
28,163 "	5,771,463 41	"	289,698 89	148,077 88	5,509,240 18	"	9,211,187 40	"	1860
31,901 "	7,718,692 65	"	346,842 74	364,447 49	8,433,982 88	"	17,645,170 28	"	1861
32,349 "	6,599,100 97	"	328,406 91	705,806 50	7,033,314 68	"	25,278,454 96	"	1862
40,317 "	6,891,351 78	"	311,590 96	1,011,139 39	8,214,032 13	"	36,522,567 09	"	1863
43,410 "	7,263,177 03	"	354,713 11	1,340,902 67	8,938,792 81	"	42,481,359 90	"	1864
53,519 "	6,609,693 07	"	347,372 77	1,699,254 39	8,656,320 23	"	58,137,679 13	"	1865
72,064 "	1,956,182 05	"	265,890 94	2,045,507 21	4,267,580 19	"	55,405,260 32	"	1866
81,936 "	1,987,451 44	"	283,141 23	2,216,210 40	4,486,803 07	"	59,892,063 39	"	1867
79,526 "	3,538,317 94	"	319,971 75	2,305,682 53	6,253,972 22	"	66,146,035 61	"	1868
78,391 "	4,531,707 03	"	339,389 37	2,645,841 42	7,516,937 82	"	73,662,973 43	"	1869
57,294 "	5,135,856 91	"	352,334 17	2,946,518 93	8,434,710 01	"	82,097,683 44	"	1870
91,907 "	10,337,142 89	"	542,020 43	3,283,907 33	14,163,070 65	"	96,260,754 09	"	1871
91,199 "	3,011,974 07	"	440,273 31	3,850,439 16	8,202,677 54	"	104,463,431 63	"	1872
102,232 "	"	8,960,975 24	341,493 82	4,178,537 26	"	4,449,914 16	100,013,487 47	"	1873
102,451 "	"	7,376,092 40	415,531 39	3,999,539 49	"	2,961,621 52	97,051,665 95	"	1874
121,582 "	"	4,834,536 58	495,443 80	3,882,074 63	"	457,018 15	96,594,847 80	"	1875
127,747 "	"	4,014,297 62	513,252 71	3,863,793 90	392,748 99	"	96,987,596 79	"	1876
143,941 "	"	4,965,841 41	656,548 78	3,879,503 86	"	423,788 77	96,557,808 02	"	1877
188,130 "	"	4,058,907 59	715,307 70	3,862,312 31	518,712 42	"	97,076,520 44	"	1878
193,161 "	"	2,950,887 72	767,314 57	3,883,060 81	1,699,487 66	"	98,776,008 10	"	1879
193,346 "	"	1,734,764 10	847,927 06	3,951,040 32	3,064,203 28	"	101,840,211 38	"	1880
202,845 "	"	8,056,522 59	776,812 38	4,073,608 44	"	3,206,071 77	98,634,139 61	"	1881
217,030 "	"	7,425,562 20	805,056 59	3,915,368 58	"	2,675,140 03	95,958,999 58	"	1882
258,207 "	"	5,460,567 20	836,522 94	3,838,359 98	"	785,084 28	95,173,315 30	"	1883
295,529 "	"	6,856,295 "	828,555 35	3,806,932 60	"	2,220,807 05	92,952,508 25	"	1884
309,240 "	"	6,625,550 75	849,489 87	3,718,100 33	"	2,057,980 53	90,894,547 70	"	1885
351,731 "	"	5,996,765 77	871,480 72	3,635,781 90	"	1,489,493 15	89,405,054 55	"	1886
363,876 "	6,189,181 94	"	928,497 30	3,129,176 91	10,240,856 15	"	99,651,910 70	"	1887
386,182 "	10,003,913 01	"	1,011,528 33	3,487,816 87	14,503,258 21	"	114,165,166 91	"	1888
437,617 "	9,712,840 44	"	1,018,491 84	3,995,430 90	14,726,763 18	"	128,881,932 09	"	1889
464,579 "	3,859,870 41	"	928,876 53	4,510,867 62	9,299,614 56	"	138,181,546 65	"	1890
482,550 "	4,399,162 16	"	952,134 "	4,836,354 12	10,187,650 28	"	148,369,196 93	"	1891
509,296 "	2,714,998 21	"	934,745 19	5,192,921 89	8,842,665 29	"	157,211,802 22	"	1892
533,238 "	8,437,910 12	"	1,044,988 26	5,502,415 17	14,955,313 55	"	172,167,175 77	"	1893
561,209 "	10,127,412 85	"	1,088,003 20	6,026,901 14	17,242,317 19	"	189,439,492 06	"	1894
615,012 "	6,966,834 74	"	(1) 1,044,917 46	6,630,382 25	14,642,134 45	"	204,081,627 41	"	1895
8,085,146 "	152,217,020 72	92,153,946 83	26,088,522 01	117,930,031 51	238,613,627 06	34,531,909 65			
		60,063,073 89	(2) 144,018,553 52		204,091,627 41				

(1) Exemple 1,109,780-46 — 64,865 — 1,014,917-46 (voir tab. IV).

(2) Bilan ; actif : 146,651,608-27 — passif : 2,653,054-75.

N° VII^{bis}. — Charges financières depuis l'origine.

(Voir tableau n° IV.)

ANNÉES.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	Relevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand- Ducal (1).	Sommes bonifiées aux compagnies conces- sionnaires pour transports en service.	TOTAL.
	Intérêts.	Dotation pour amortissements.				
1.	2	3.	4.	5	6.	
1835	32,533 40	982 52	"	"	"	33,516 01
1836	132,307 74	4,029 03	"	"	"	136,336 77
1837	398,152 76	12,228 25	"	"	"	410,381 01
1838	1,014,837 20	31,361 41	"	"	"	1,046,218 61
1839	1,571,717 24	49,458 86	"	"	"	1,621,176 10
1840	2,156,650 61	69,501 73	"	"	"	2,226,152 34
1841	2,592,683 89	85,187 72	"	"	"	2,677,871 61
1842	3,317,520 47	116,765 03	"	"	"	3,434,285 50
1843	4,495,448 06	150,968 24	"	"	"	4,646,416 30
1844	5,691,385 64	193,292 25	"	"	"	5,884,677 89
1845	5,954,889 18	209,313 69	"	"	"	6,164,202 87
1846	6,158,414 87	223,923 69	"	"	"	6,382,338 56
1847	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	"	"	6,676,448 09
1848	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	"	"	6,954,615 34
1849	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	"	"	7,240,776 78
1850	6,756,331 25	282,750 71	388,155 61	"	"	7,427,237 57
1851	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	"	"	7,475,769 42
1852	6,786,905 81	307,483 46	424,031 15	"	"	7,518,420 45
1853	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	"	"	7,749,816 78
1854	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	"	"	8,109,331 17
1855	7,049,592 08	355,072 76	1,201,437 75	"	"	8,603,103 19
1856	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	"	"	8,998,433 85
1857	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	"	"	9,893,597 02
1858	7,983,437 "	430,503 02	1,683,006 08	"	"	10,099,996 10
1859	8,044,561 01	449,906 48	1,767,652 77	"	"	10,272,210 26
1860	8,044,748 50	468,545 46	1,800,374 68	"	"	10,313,668 54
1861	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	"	"	10,618,702 20
1862	8,304,849 "	515,024 94	2,000,941 10	"	"	10,821,715 04
1863	8,549,436 92	545,173 69	2,147,171 21	"	"	11,241,781 83
1864	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	"	"	11,651,213 72
1865	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	"	"	11,999,149 37
1866	9,160,665 92	631,488 85	3,080,420 11	"	"	12,878,574 88
1867	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	"	"	13,855,763 58
1868	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	"	"	14,295,915 57
1869	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 10	"	"	14,219,058 85
1870	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	"	"	14,217,418 25
1871	11,444,590 "	845,445 05	8,947,687 76	"	"	21,237,722 81
1872	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	"	23,205,996 78
1873	19,298,408 30	1,154,535 56	10,933,325 51	500,000 "	"	31,886,329 37
1874	21,308,246 05	1,362,858 45	10,914,315 02	500,000 "	"	33,985,419 52
1875	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 "	"	35,601,880 49
1876	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 "	"	36,569,325 97
1877	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 "	"	39,799,122 95
1878	35,938,616 88	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 "	"	41,931,534 76
1879	37,311,443 "	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 "	"	43,501,828 23
1880	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 "	"	46,758,178 11
1881	42,085,242 93	2,393,103 56	4,590,590 83	500,000 "	117,672 35	49,686,609 70
1882	44,473,237 84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 "	"	51,746,056 66
1883	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 "	149,961 90	53,730,028 60
1884	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 "	200,000 "	54,928,460 76
1885	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 "	600,000 "	56,035,543 48
1886	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 "	400,000 "	56,257,983 28
1887	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 "	157,962 15	50,905,082 92
1888	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 "	13,474 69	51,251,192 94
1889	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 "	447 47	52,035,094 10
1890	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 "	"	52,881,846 20
1891	44,387,186 83	4,160,474 16	4,653,667 91	500,000 "	"	53,710,328 90
1892	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 "	"	54,321,626 83
1893	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 "	"	55,045,333 26
1894	45,736,040 23	4,713,360 41	5,079,797 30	219,600 "	"	55,748,797 94
1895	46,236,244 57	4,909,833 04	5,083,513 9	219,600 "	"	56,449,191 59
	1,159,036,950 04	81,402,793 22	183,873,839 01	11,085,738 83	1,639,518 57	1,437,038,839 67

(1) Voir Convention page 67.

N. B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

1^o De 1835 au 31 décembre 1886 (90 annuités) 4.12077502^o { de 1887 (a) pour le capital restant à amortir fin 1886 (voir p. 89 de 1887) (74 2/3 annuités) 3.7904798

{ à fin 1895 (b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités) 3.6657810

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation.*
— *Exercices 1893 et 1894.*

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1895.	ANNÉE 1894. PORTÉE au bilan.	DIFFÉRENCES POUR 1895.	
				En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités	495,124 »	468,289 48	24,834 82	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	128,240 »	118,640 »	9,600 »	»
	Matériel et fournitures de bureau. Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Adminis- tration	655,028 74	640,000 »	15,028 74	»
	Secours aux ouvriers	70,000 »	60,000 »	10,000 »	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	75,000 »	50,000 »	25,000 »	»
	Conférences des chemins de fer bel- ges et conférences internationales.	65,061 91	65,782 81	1,279 10	»
		14,000 »	11,000 »	5,000 »	»
		1,500,454 65	1,411,712 29	+ 88,742 56	
Voies et travaux.	Traitements et in- { entretien	1,805,291 »	1,767,047 57	59,243 45	»
	demnités . . . { construction	105,010 »	»	105,010 »	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,586,570 »	10,870,000 »	»	4,483,430 »
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,569,000 »	4,569,000 »	»	»
	Travaux d'entretien et d'améliora- tion	7,874,222 »	2,220,000 »	5,654,222 »	»
		20,759,095 »	19,426,047 57	+ 1,513,045 45	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités	1,979,871 »	1,905,265 21	74,605 79	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	15,920,095 »	12,984,553 40	935,539 90	»
	Primes d'économie et de régularité. Combustibles et autres objets de consommation	725,755 »	646,640 20	77,112 80	»
	Entretien, et renouvellement du matériel	6,496,000 »	5,900,000 »	596,000 »	»
		19,129,975 »	18,995,000 »	154,975 »	»
		42,249,694 »	40,451,440 51	+ 1,818,255 49	
Exploitation.	Traitements et indemnités	10,559,897 »	10,055,849 85	486,047 15	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	7,256,107 »	6,961,956 »	274,171 »	»
	Primes	400,000 »	595,000 »	5,000 »	»
	Frais d'exploitation	2,417,700 »	2,250,000 »	167,700 »	»
	Camionnage	1,658,562 55	1,586,000 »	72,562 55	»
	Pertes et avaries	2,180,150 56	2,024,857 14	155,515 22	»
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	18,000 »	19,000 »	»	1,000 »
		24,450,416 69	25,290,622 99	+ 1,159,795 70	
Perception et contrôle des recettes.	Traitements et indemnités	1,986,159 »	1,877,921 05	108,257 97	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	99,955 »	94,725 »	5,210 »	»
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»
		2,091,094 »	1,977,646 05	+ 113,447 97	
Ensemble. . .		91,050,752 54	86,537,469 59	+ 4,493,282 95	
A bonifier au bilan de 1895.	1° porté en trop en 1894 fr. 491,450 16	— 594,440 16	»	— 594,440 16	
	2° à transférer au ca- pital 105,010 »				
Total pour l'exercice. . . fr.		90,456,512 18	86,537,469 59	+ 5,898,842 79	
Dépense pour 1894.		»	86,046,059 25		
Somme déduite ci-dessus au même titre que cet exercice prend en charge les crédits sup- plémentaires pour exercice clos et périmés (voir tab. III)		»	491,450 16		

DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1893 et 1894.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1895.	Année 1891.	DIFFÉRENCES POUR 1895	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs.	50,411,589 45	51,569,552 14	.	958,142 71
Tickets d'entrée dans les stations	171,255 90	170,251 40	1,002 50	.
Bagages	1,635,594 68	1,541,544 91	93,849 77	.
Petites marchandises.		9,991,560 97		
Grosses —		84,828,065 46		
Finances	98,203,705 35	179,458 30	1,536,925 66	.
Équipages		72,405 50		
Chevaux et bestiaux		1,596,595 66		
Produits extraordinaires	5,976,564 01	5,140,958 66	835,605 35	.
Ensemble. fr.	154,400,287 37	152,891,046 80	2,467,585 28	958,142 71
<i>Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.</i>	67,063 14	85,842 58	.	16,779 24
			2,467,585 28	974,921 93
Recettes brutes totales. . . fr.	154,467,350 51	152,974,889 18	+ 1,492,461 55	
Parts de recettes services aux compagnies dont l'État exploite les lignes	5,085,515 98	5,079,797 50	+ (1) 5,716 68	
Reste pour le Trésor. . .	149,583,836 53	147,895,091 88	+ 1,488,744 65	

(1) Cette somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'État.

N° IX. — Recettes. — Droits constatés

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreMENTS	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concedées exploitées par l'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice.
1833 à 1830. . .	130,290,409 87	889,925 38	129,409,484 29	"	"
1831	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	"
1832	17,537,258 69	424,051 13	16,915,207 54	16,915,207 54	"
1833	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	"
1834	22,607,759 25	899,855 64	21,767,885 59	21,266,649 00	501,235 69
1835	24,510,116 74	1,201,457 75	23,308,678 99	22,802,580 85	428,562 90
1836	24,578,540 58	1,424,425 90	23,154,116 48	22,455,177 81	608,010 44
1837	25,507,617 52	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,950 54	1,081,151 40
1838	27,277,926 01	1,685,006 08	25,594,919 93	24,559,007 75	1,062,230 56
1839	28,080,999 70	1,767,652 77	26,315,546 95	25,661,874 57	651,472 56
1840	29,601,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 52	1,154,057 85
1841	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,765,820 92	1,175,185 40
1842	1,719,755 16	"	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	"
1843	52,548,265 76	2,000,941 10	50,547,524 66	29,095,875 79	1,492,966 42
1844	53,868,455 59	2,147,171 22	51,721,284 57	50,242,274 77	1,478,989 60
1845	56,099,002 58	2,557,471 18	53,541,551 40	52,596,951 "	1,544,600 40
1846	58,518,780 18	2,480,408 54	56,038,571 84	55,714,008 25	1,894,679 55
1847	58,188,974 56	3,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707 50
1848	40,001,592 93	3,572,506 88	56,629,086 07	52,168,955 95	4,645,628 45
1849	41,852,550 98	5,671,201 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,570,925 10
1850	45,587,254 90	5,862,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,975,195 09
1851	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,546 25	58,415,518 69	5,411,712 20
1852	66,906 259 29	8,947,087 76	57,958,571 55	40,965,054 42	7,206,889 91
1853	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,265,098 82
1854	72,644,574 65	10,955,525 51	61,711,249 12	54,905,558 09	6,784,714 09
1855	15,177,622 07	"	(3) 15,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,550,511 "
1856	75,785,794 44	10,914,515 02	62,869,479 42	58,568,519 68	5,197,688 51
1857	15,376,915 52	"	(4) 15,376,915 52	11,018,099 16	2,367,247 31
1858	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,545,506 50	2,848,444 19
1859	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086 07
1860	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,890 24
1861	94,205,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414 51
1862	1,491,185 78	"	(5) 1,491,185 78	(5) 1,227,462 42	265,721 36
1863	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 "	91,428,519 79	4,758,544 67
1864	697,299 95	"	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,520 85
1865	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,571 90
1866	115,595,145 27	4,590,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908 45
1867	119,256,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,758,184 06
1868	121,847,655 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,564 56	5,922,745 78
1869	120,103,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1870	119,669,451 90	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595 48
1871	116,459,621 50	5,824,582 90	112,615,258 40	110,619,695 83	2,847,500 57
1872	124,057,764 25	4,054,734 75	(7) 120,005,029 50	116,970,065 90	3,175,669 60
1873	131,525,110 04	4,130,024 45	127,595,085 61	124,524,097 90	2,697,639 81
1874	136,855,569 87	4,585,906 14	152,469,465 75	128,548,772 27	3,920,691 46
1875	141,190,895 75	4,576,115 55	156,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128 88
1876	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	155,333,210 15	2,755,091 87
1877	(8) 159,937,101 88	4,405,228 91	155,441,872 97	155,145,352 51	5,125,642 79
1878	145,547,158 99	4,789,256 27	140,757,882 72	157,155,541 61	3,602,209 27
1879	152,891,046 80	5,079,797 30	147,811,249 50	145,550,059 62	2,481,189 88
1880	154,400,287 37	5,085,815 98	149,516,775 59	146,097,265 71	5,446,569 "
	3,617,977,400 92	183,875,839 01	3,434,103,570 91		

et recouvrements depuis l'origine.

EFFECTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS L'ORIGINE.	à RECOURVER.	DANS LES RECETTES du chemin de fer. (a)	
"	129,409,484 29	"	129,409,484 29	(1) Pour les années 1835 à 1850, Voir tableau IX du C. R. de 1892.
15,885,488 47	145,294,972 76	"	145,294,972 76	
16,915,207 54	162,208,180 50	"	162,208,180 50	
19,070,468 26	181,278,648 56	"	181,278,648 56	
21,767,885 59	203,046,534 15	"	203,046,534 15	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manège. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manège, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
23,250,745 75	226,277,277 88	77,935 26	226,355,213 14	
25,061,188 25	249,358,466 15	170,865 49	249,509,329 62	
24,145,081 94	273,481,548 07	20,318 16	273,507,866 25	
23,621,258 09	299,102,786 16	"	299,102,786 16	
26,515,546 95	325,416,133 09	"	325,416,133 09	(3) Recettes faites en 1875 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
27,760,104 15	353,176,257 24	41,515 55	353,217,752 79	
51,660,748 48	384,856,985 72	41,515 55	384,878,501 27	
50,588,840 21	415,425,825 95	"	415,425,825 95	(4) Voir renvoi (7).
51,721,264 37	447,147,090 50	"	447,147,090 50	
53,741,551 40	480,888,621 70	"	480,888,621 70	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flan- dres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
53,608,687 78	516,497,509 48	229,084 06	516,726,995 54	
54,691,557 91	551,188,847 59	646,700 40	551,855,547 79	
56,814,562 40	588,005,409 70	461,224 07	588,466,655 86	
58,194,890 85	626,198,500 62	447,572 54	626,645,675 16	
59,849,772 91	666,048,075 55	422,250 35	666,470,552 88	(7) Y compris fr. 8,455-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 15,585,546-47.
41,825,050 89	707,875,104 42	450,574 77	708,505,679 19	
57,172,844 55	765,045,948 75	1,216,501 97	766,262,250 72	
58,428,526 16	823,474,474 91	2,463,260 96	825,957,755 87	(8) Déduction faite de la créance irréc- ouvrable des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-15.
61,780,275 08	889,452,570 06	2,594,257 "	900,826,607 06	
15,177,622 07	905,583,724 72	1,497,708 25	977,081,452 95	(9) Recette litigieuse à régler. Gand-Terneuzen . . . 22,151-84
63,706,008 19	975,585,724 72	1,497,708 25	977,081,452 95	
15,585,546 47	1,031,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	(a) Non compris les produits divers, voir annexe X de 1894 et III de 1895.
76,595,950 69	1,132,447,840 58	5,002,467 18	1,155,450,507 56	
80,470,164 97	1,219,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,327 50	
87,179,948 92	1,512,028,865 84	2,702,078 75	1,514,750,942 59	
90,909,890 86	1,408,915,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
1,491,185 78	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,165 11	
96,187,064 46	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
697,299 95	1,742,517,735 51	2,025,896 55	1,744,541,651 84	
109,517,042 72	1,859,917,045 45	2,025,896 55	1,861,940,959 98	
108,955,600 62	1,976,016,880 22	2,025,896 55	1,978,040,476 75	
115,155,865 74	2,091,716,595 52	2,025,896 55	2,093,740,491 85	
117,599,508 14	2,205,185,789 72	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
116,099,556 77	2,325,529,525 22	1,057,722 05	2,326,587,247 25	
115,700,015 10	2,432,551,282 95	1,057,722 05	2,435,609,004 98	
115,467,194 40	2,585,020,746 66	1,057,722 05	2,586,078,468 69	
120,145,735 50	2,721,655,526 88	1,057,722 05	2,722,695,248 91	
127,221,757 71	2,839,721,828 88	1,055,965 45	2,860,775,792 55	
152,469,465 75	2,995,990,805 98	226,861 52	2,996,217,665 50	
156,614,780 22	5,156,726,554 86	248,995 16	5,156,975,548 02	
158,086,502 "	5,284,557,804 56	248,995 16	5,284,786,797 52	
156,268,975 10	2,454,081,450 07	(*) 22,151 84	5,454,105,570 91	
140,755,750 88				
147,811,240 50				
140,545,654 71				

N° X. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État*

	1870.	1875.	1880.	1885.	1887.
A. Lignes construites directement par l'État :					
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 51	239,991,481 52	279,086,674 99	311,558,096 40	318,924,433 60
Lignes en construction (Annexe XII).	a) 17,351,552 70	a) 12,610,006 93	a) 245,603 07	a) 936,403 45	a) 3,947,702 99
Aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Annexe II).	a) 3,565,254 29	a) 3,607,133 50	a) 4,207,814 71	a) 4,831,160 98	a) 5,062,732 62
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 29 juin 1877 et 10-10 juin 1878.	"	"	77,644,903 83	140,379,275 60	144,968,722 65
	"	"	a) 12,404,594 12	a) 6,090,058 85	a) 8,224,292 89
Parachèvement y relatif (page 127).	"	"	1,107,577 02	5,736,567 53	6,472,895 95
Ensemble pour lignes de l'État.	189,779,143 53	256,208,621 97	374,697,569 79	469,531,562 81	487,600,780 70
C. Lignes rachetées :					
Mons à Manège (capital représentatif des annuités).	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	"	6,514,151 92	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877).	"	"	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbiscul.	"	"	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turnhout.	"	"	"	4,300,000 "	4,300,000 "
Anvers à la frontière par Eschen (estimation-litige).	"	"	12,500,000 "	12,500,000 "	12,500,000 "
Marbehan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	"	"	"	6,928,623 20	6,937,645 59
Réseau des Flandres. — Coût.	"	"	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72
Remboursement des cautionnements.	"	"	"	61,219 70	61,219 70
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités).	"	"	194,208,800 "	194,208,800 "	104,208,890 "
Luxembourg. — Prise en charge des actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	"	31,628,581 80	"	"	"
	"	74,399,400 "	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
	"	18,327,125 "	"	"	"
Coût des lignes rachetées.	10,525,041 76	144,391,300 48	423,839,811 87	435,129,654 77	435,138,677 16
Parachèvement prévu lors du rachat (page 127).	"	12,324,517 40	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
— des lignes rachetées, sur fonds généraux (p. 127)	1,432,018 82	5,324,490 09	15,054,976 60	26,493,610 69	23,149,819 60
Ensemble pour lignes rachetées (p. 127).	11,957,060 58	162,043,307 97	451,996,715 63	474,725,192 62	477,390,423 92
D. Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes (p. 121).	1,281,802 38	3,380,598 33	3,296,747 48	6,235,316 46	6,666,517 22
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, conduclabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (p. 126.)	9,380,917 69	17,362,359 74	23,820,828 93	33,530,010 58	33,930,456 39
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction	5,602,700 34	6,424,104 57	7,252,481 55	8,363,982 34	8,540,500 43
G. Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :					
1° Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité.	58,189,419 35	90,286,797 52	129,827,478 06	185,609,011 43	189,267,028 37
2° Repris aux compagnies (voir détails, p. 127).	2,638,349 24	61,282,238 23	66,569,433 88	67,071,388 24	67,071,388 24
Ensemble pour le matériel roulant (p. 126).	60,827,768 59	151,569,035 75	196,396,916 94	252,680,399 67	256,338,416 61
Ensemble des capitaux engagés.	278,889,393 11	596,989,028 33	1,057,461,260 32	1,245,066,464 48	1,270,467,095 27
H. Intérêts intercalaires des capitaux :					
Lignes en exploitation.	6,835,002 99	10,932,659 05	14,801,645 80	16,373,923 95	16,570,374 43
— en construction.	a) 1,495,738 37	a) 2,090,980 87	a) 3,722 54	a) 97,149 43	a) 245,562 14
Total général de premier établissement. . fr.	287,243,134 47	610,011,668 25	1,072,266,628 66	1,261,537,537 86	1,287,283,031 84
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (voir littéras a ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	18,308,121 32	16,862,134 44	11,954,772 71	17,480,290 64
Reste capital utile. . . . fr.	264,830,589 11	591,703,546 93	1,055,404,494 22	1,249,582,765 15	1,269,802,741 20

(1) 1° Non compris 2,883,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des
 Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
 2° Non compris fr. 4,175,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités
 d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Eprave.

et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer.

1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
322,029,350 21	324,760,595 31	334,452,436 63	339,417,548 52	346,028,194 32	349,378,740 66	362,368,061 21	370,473,271 58
a) 5,797,299 36	a) 7,486,930 82	a) 2,716,185 51	a) 3,866,218 31	a) 5,015,928 80	a) 9,645,280 67	a) 9,150,621 30	a) 6,366,436 18
a) 5,172,707 01	a) 5,334,081 85	a) 5,397,219 56	a) 5,439,924 89	a) 5,825,107 69	a) 5,884,585 38	a) 6,146,567 97	a) 6,165,479 08
138,274,816 26	152,237,062 01	155,352,622 31	155,938,757 02	155,935,472 36	156,001,324 10	156,009,124 10	(1) 158,069,124 10
a) 6,341,327 42	a) 3,197,578 43	a) 319,300 "	a) "	a) "	"	"	"
a) 6,891,376 11	7,167,691 85	7,546,164 94	8,011,900 44	8,640,365 49	8,944,891 76	9,271,171 78	9,610,762 37
494,508,916 31	500,181,960 25	505,784,479 93	512,614,249 18	521,523,068 06	529,857,821 97	542,945,549 36	548,655,073 31
10,525,041 76							
6,782,031 08							
52,703,069 51							
2,345,000 "							
4,300,000 "							
12,500,000 "							
6,937,645 59	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
17,380,762 72							
61,219 70							
194,208,800 "							
127,355,106 80							
435,138,677 16							
13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
31,106,217 "	31,115,751 85	35,824,051 43	38,628,359 75	41,420,544 74	43,508,035 42	46,372,082 69	50,214,857 62
479,346,821 32	481,356,336 17	484,064,655 75	486,868,564 07	489,661,149 06	491,748,639 74	494,612,687 01	498,455,461 94
6,820,960 85	7,287,995 37	7,716,623 67	8,438,196 27	8,463,552 41	8,771,824 66	9,379,977 99	9,766,309 72
34,314,389 33	34,483,413 10	35,114,929 68	36,468,631 22	37,473,614 40	38,216,255 90	39,211,526 31	40,689,728 33
8,561,900 57	9,000,661 57	9,310,163 56	9,594,122 48	9,803,554 48	10,166,476 15	10,521,642 55	10,917,148 15
193,078,426 70	193,182,576 08	206,801,977 55	212,362,827 73	217,974,502 45	219,940,654 53	225,865,733 53	231,407,178 18
67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
260,149,814 94	266,253,964 32	273,873,365 79	279,434,215 97	285,045,890 69	287,012,242 77	292,937,121 77	298,478,566 42
1,283,702,803 32	1,298,566,351 08	1,315,864,218 40	1,333,048,279 19	1,351,970,829 10	1,365,773,281 19	1,389,608,503 39	1,406,962,287 87
16,650,546 41	16,749,613 20	17,341,577 56	17,502,907 05	17,900,792 18	18,077,211 05	18,251,771 25	18,627,170 94
a) 417,551 90	a) 651,851 17	a) 323,606 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53	a) 419,485 25	a) 544,426 86	a) 552,188 34
1,300,770,901 63	1,315,967,815 45	1,333,529,702 85	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61	1,384,219,977 49	1,408,405,703 50	1,426,141,647 15
17,727,885 63	16,670,462 25	8,766,342 97	9,718,060 78	11,181,998 42	15,949,330 70	15,841,619 13	13,084,103 60
1,283,043,016 "	1,299,297,353 20	1,324,773,350 89	1,341,245,013 04	1,358,999,586 19	1,368,270,626 79	1,392,564,084 37	1,413,057,543 55

Finances : l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir: Bruxelles à Ionderzeel par Zellick ; payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière,

XI. — 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. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3

I. — Lignes construites
Premier établissement

Hôtel de l'admin ^{on} centrale et bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer.	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,940,698 71	1,437,051 85	6,491,547 52
Embranchement de Lierre.	285,107 59	44,806 24	168,908 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,433,793 59	980,099 99	2,550,058 49
Malines à Termonde	1,872,187 57	529,242 15	2,566,509 26
Termonde à Gand (station)	5,824,049 70	589,460 »	2,877,856 97
Ceinture de Gand.	4,275,880 70	190,721 24	740,945 16
Gand à Bruges (station) et Bruges (bassin)	4,282,971 96	542,787 44	2,826,266 52
Bruges (station) à Ostende-ville et Ostende-quai	2,774,899 76	595,850 96	2,109,854 68
Gand à Deynze	1.010,668 52	544,498 22	2,495,142 45
Deynze à Courtrai	2,005,209 55	502,101 95	150,241 54
Courtrai à la frontière	2,269,542 47	521,895 70	1,510,572 74
Mouscron à Tournai	2,816,671 42	228,914 94	1,246,040 21
Bruxelles à Louvain	4,715,849 82	518,225 17	1,578,158 64
Malines à Louvain	5,525,857 26	467,267 24	1,949,941 66
Louvain à Tirlemont	5,081,161 99	505,581 90	1,514,099 08
Tirlemont à Ans.	6,401,105 20	697,746 15	5,155,017 90
Ans à Liège (Guillemins) et à la Meuse.	5,020,544 70	187,181 96	1,084,565 70
Pont du Val-Benoit.	1,451,745 97	»	»
Liège-Guillemins à Liège-Longdoz et gare de Kinkempois	9,581,571 05	152,545 15	507,667 92
De la Meuse à la frontière prussienne.	22,670,591 16	819,688 09	5,429,675 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,596 81	65,967 62	509,720 67
Bruxelles-Midi à Tubize	4,668,856 65	495,975 22	1,695,569 75
Tubize à Soignies	4,116,102 65	215,651 92	1,508,206 97
Soignies à Mons	4,417,577 11	586,129 50	1,986,504 62
Mons à la frontière française.	5,668,564 55	557,012 84	1,618,289 76
Ceinture.	de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi	5,795,994 56	200,566 65
	Bruxelles-Nord à Bruxelles-Quartier-Léopold	2,692,161 52	5,240 61
Bruxelles à Luttre (par Waterloo)	11,925,696 78	901,499 58	2,708,658 80
Blaton à Ath	1,995,777 94	160,954 55	445,190 24
Braine-le-Comte à Charleroy	7,925,977 19	857,021 15	5,961,251 20
A reporter.	148,810,249 85	12,487,442 05	55,592,979 81

l'État, effectuées depuis le 1^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1893.

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	Observations.
directement par l'État.		
et parachèvement.		
7,249,502 47	7,249,502 47	
28,103,261 68	42,994,839 56	
508,281 80	808,104 28	
12,730,888 51	26,716,820 38	
1,143,070 72	6,415,009 70	
6,585,829 76	15,673,196 43	
2,419,469 20	7,627,014 30	
5,375,314 03	11,223,539 93	
4,038,310 20	9,537,113 40	
193,987 80	4,042,296 77	
2,031,933 41	4,507,508 23	
919,473 90	4,821,284 81	
3,596,723 50	7,888,530 07	
98,168 78	6,340,402 41	
2,838,267 84	8,601,514 »	
1,335,226 32	8,434,060 49	
2,599,258 73	12,651,163 98	
5,607,619 09	9,869,711 43	
»	1,451,743 97	
3,614,207 77	13,853,389 87	
4,945,587 73	31,863,142 »	
697,247 93	1,939,353 03	
7,326,534 »	14,586,733 38	
1,661,096 04	7,501,037 38	
5,837,634 74	12,527,463 77	
2,423,169 60	8,046,836 73	
1,117,493 36	8,113,011 46	
196,079 91	2,973,687 26	
837,751 43	16,593,586 53	
152,377 80	2,732,480 31	
7,013,809 12	19,740,041 64	
119,297,833 63	354,188,503 32	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3
Report.	148,810,249 85	12,487,442 05	35,592,979 81
Charleroy à Namur	6,773,251 04	850,464 64	5,229,668 85
Libramont à Bertrix.	1,202,874 87	180,285 84	415,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève	12,428,203 36	502,501 61	616,462 93
Anvers à la frontière hollandaise par Bortel (abandonnée)	261,570 51	»	5,529 »
Audenarde à Orroir	1,522,852 54	108,856 48	205,434 55
Wayre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée).	16,922 65	»	»
Saint-Aubin à Ermeton-sur-Biert	953,579 69	49,965 90	19,755 52
Gedinne à la Lesse (Houyet)	2,058,454 20	86,947 20	147,224 29
Aubel à Bleyberg	1,050,617 37	71,818 01	107,647 35
Wanlin à Anseremme. — Anseremme à Yvoir (2 ^e voie en com- munauté). — Anhée à Anhée (jonction) (2 ^e voie). — Raccor- dement d'Anhée à la ligne N. B. vers Yvoir	6,417,089 52	88,827 76	9,915 21
Raccordement entre les lignes de Mons à Manage et d'Escaus- sines à Erquelinnes	420 »	»	»
Malines à Anvers-Sud (par Wilryck)	2,586,566 12	89,514 11	124,074 35
Ciney à Yvoir.	1,877 17	»	»
Blaton à Quevaucamps.	22,572 92	27,596 37	»
Approvisionnements à pied d'œuvre	»	52,625 74	»
Total.	185,888,265 97	14,576,421 71	58,472,651 96
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails.	»	»	2,000,000 »
TOTAUX.	185,888,265 97	14,576,421 71	56,472,651 96

II. Lignes concédées à des compagnies

a), moyennant 50 p. % de

Parachèvement

Braine-le-Comte à Gand	575,082 97	57,250 55	284,610 98
Tournai à Jurbise.	475,941 74	45,719 68	570,862 43
Hal à Ath et Tournai à Blandain.	580,538 32	83,000 71	444,208 63
Plateaux de Herve.	97,932 63	158,817 09	402,439 26
Landen à Ciney.	274,215 77	25,653 35	596,202 86
Jonction Belge-Prussienne	551,707 68	5,145 48	57,227 10
TOTAUX.	2,151,417 11	535,551 82	1,955,351 28

b), moyennant redevance

Parachèvement

Spa à la frontière Grand'Ducale	502,589 24	93,460 26	401,555 45
---	------------	-----------	------------

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	
119,297,855 65	554,188,503 52	
8,676,751 70	19,510,156 25	
156,203 73	1,955,508 56	
104,521 44	15,451,291 56	
"	264,899 51	
27,456 70	1,664,580 27	
"	16,922 65	
"	1,023,076 91	
"	2,272,605 69	
"	1,250,082 91	
5,500 "	6,521,150 49	
"	420 "	
"	2,799,954 76	
"	1,877 17	
"	49,769 29	
"	52,625 74	
128,267,869 20	585,005,186 84	
"	(1) 2,000,000 "	
128,267,869 20	585,005,186 84	

(1) Voir renvoi n° 1 de l'annexe IV de 1895.

et exploitées par l'État :

la recette brute.

seulement.

218,822 89	955,747 17
1,206,270 92	2,094,794 77
237,232 42	1,566,980 10
298,241 71	957,450 69
1,284,081 28	1,980,156 44
760,111 86	1,154,192 12
4,024,761 08	8,467,281 29

de 219,600 francs l'an (2).

seulement.

499,845 50	1,299,028 45
------------	--------------

(2) Jusqu'à fin 1895, cette redevance a été de 500,000 francs par an.

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES	FOURNITURES SPÉCIALES.		
	de	BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.	
	terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.			
	1	2	3	
III. Lignes rachetées au comptant				
			Paraché	
Mons à Manage	1,019,239 11	516,292 40	1,421,234 13	
Lignes du Grand-Luxembourg.	7,884,907 78	1,012,862 13	8,447,632 63	
Pepinster à Spa	91,839 78	21,753 53	86,937 63	
Dendre et Waes	880,836 43	32,174 06	924,747 82	
Saint-Ghislain à Erbisceul.	75,145 74	18,137 03	66,888 36	
Lierre à Turnhout.	171,450 10	28,047 71	112,713 90	
Anvers à la frontière par Esschen.	2,307,383 84	159,079 89	218,210 18	
Marbehan à Virton et à Lamorleau.	638,338 64	106,933 88	285,058 50	
Ensemble.	15,278,581 53	2,813,262 67	11,561,463 39	
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	113,130 08	23,982 45	209,311 16
	Deynze à Furnes et Furnes à la frontière.	733,710 74	16,315 58	103,887 02
	Ostende à Armentières.	372,114 83	1,066 28	17,064 83
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	104,450 20	1,941 61	65,066 30
	Dixmude à Nicuport et Anseghem à Ingelmunster	115,506 08	29,244 18	98,212 50
Ensemble.	1,440,983 73	72,750 08	493.741 83	
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	209,890 41	66,866 52	218,662 14
	Tamines à Landen.	266,341 33	20,175 03	129,972 36
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	471,525 18	38,668 33	180,849 91
	Manage à Wavre	404,542 94	18,924 76	148,227 03
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin.	134,781 92	182,636 12	258,455 75
	Gand à Saint-Ghislain	445,517 61	133,886 01	795,893 68
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain.	737,075 92	278,792 82	739,759 "
	Manage à Buvrines-Mont, Bascoup à Trazegnies, Piéton à Leval.	130,291 87	33,989 62	56,020 59
	Écaussines à Erquelinnes.	350,076 65	323,247 48	1,128,033 33
	Mons à Bonne-Espérance.	118,650 58	7,419 20	82,437 04
	Baume à Marchiennes et raccordements	215,047 99	266,786 80	492,882 96
	Luttre à Gosselies (ville), Gilly-Sart-Allet à Chatelineau, Piéton à Trazegnies, Trazeg- nies à Courcelles (Centre)	102,522 22	17,644 15	265,085 25
	Houdeng à Soignies	28,661 75	"	130,482 23
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Châtelineau.	50,101 96	1,039 97	87,898 28
	Berzée à Beaumont	16,533 09	28,620 79	20,434 57
	Blaton à Bernissart	13,773 19	7,016 38	10,352 60
	Anvers-Sud à Boom par Hoboken, Wilryck et Contich	26,578 03	20,690 55	71,320 21
	Dour à Quévrain	14,118 51	"	"
Ensemble.	3.731,642 19	1,448,404 75	4,814,788 77	
TOTAUX.	18,451,007 47	4,336,417 48	16,860,995 99	

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	COUT des LIGNES.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
ou moyennant annuités.				
vement.				
2,353,067 99	3,311,833 63	10,523,041 76	13,836,893 41	(¹) Dont prélevé sur le prix d'achat. fr. 160 75
7,846,873 77	26,092,298 33	127,353,106 80	133,447,403 13	Report de la colonne 6 4,299,839 23
219,094 88	419,647 84	6,782,031 08	7,201,678 92	Prix d'achat. fr. 4,300,000 »
2,730,713 11	4,397,471 44	52,705,069 31	37,500,540 93	(²) Y compris des parachèvements à concurrence de 860,373 83
1,438 07	161,609 42	2,383,000 »	2,546,609 42	payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
277,049 20	(¹) 589,265 »	4,299,839 23	4,889,102 23	Report de la colonne 6 6,077,269 74
568,578 69	3,233,232 60	12,300,000 »	13,733,232 60	Prix d'achat. fr. 6,937,645 39
162,697 68	(¹) 1,191,228 70	6,077,269 74	7,268,498 44	(³) Savoir :
13,961,313 39	41,616,624 98	222,627,338 14	264,243,983 12	a) Parachèvement prévu lors du rachat (p. 127). 13,101,927 16
643,341 91	992,166 48			b) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux. 49,861,820 41
388,446 79	1,244,560 13			c) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat. 160 75
522,110 83	912,536 81	17,441,982 42	21,503,388 88	d) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,373 83
113,303 16	286,945 27			Total conforme. fr. 63,824,284 17
184,326 11	427,379 77			(⁴) En ajoutant au montant de fr. 434,278,140 56
1,836,130 80	3,863,606 46			e ci-dessus 160 75
803,223 61	1,298,631 68			d id. 860,373 83
739,743 26	1,136,232 »			on obtient (p. 127). fr. 433,138,677 16
811,874 40	4,302,718 02			coût des lignes rachetées.
421,513 39	993,010 14			(⁵) Déficit de fr. 333,037-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
291,596 69	847,468 48			
1,320,942 27	2,694,241 57			
381,498 33	2,337,126 09			
889,771 72	1,112,073 60			
723,240 97	2,324,620 43			
406,497 22	613,024 04	194,208,800 »	212,332,832 73	
963,117 17	1,933,834 92			
66,919 64	432,171 26			
6,076 38	183,220 36			
86,886 62	223,926 83			
122,141 42	183,731 87			
6,203 83	37,328 »			
42,084 41	160,473 22			
66,081 49	80,200 »			
8,349,217 04	18,544,032 73			
(¹) 24,166,863 23	(²) 63,824,284 17	(⁴) 434,278,140 56	498,102,424 73	
	(³) 333,037 21		(⁵) 333,037 21	

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
IV. — Lignes construites à forfait				
Premier établissement				
Convention-loi des 31 janvier 13 mars 1873. Convention-loi des 21 juillet- 25 août 1883.	Athus à Gedinne (<i>voir</i> suite p. 150)	229,851 99	53,553 77	274,673 67
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Anhée-jonction.	132,451 12	22,454 94	585,725 97
	Jemelle à Wanlin (<i>voir</i> suite p. 150)	184,845 55	946 45	57,585 51
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz	1,750,271 52	1,651 .	20,751 62
	ENSEMBLE	2,517,100 96	60,588 14	718,558 37
Convention-loi du 19 décemb. 1876.	Tirlemot à Diest et à Moll	153,911 61	3,056 26	70,840 22
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres.	50,828 46	6,751 61	116,828 14
	ENSEMBLE	206,740 07	11,807 87	187,668 36
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel.		53,180 07	57,146 92	87,410 55
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles.	70,953 52	51,119 21	191,666 21
	Alost à Hoboken (par Opwyck et Boom).	54,554 .	4,502 07	90,542 .
	Renaix à Tournai (par Pecq)	55,825 58	515 11	56,250 94
	Tournai à la frontière vers Orchies	40,972 22	»	27,145 65
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand.	22,554 41	58,529 82	62,472 58
	Tubize à Écaussines (par Virginal), Lembeek à Braine-l'Alleud	45,442 45	21,101 07	102,292 26
	Jette à Termonde (par Assche)	46,518 58	59,096 45	254,155 29
	Bassilly à Renaix (par Lessines)	9,571 86	106,615 51	261,952 .
	Ath à Saint-Ghislain (par Waudignies)	85,102 02	4,829 62	58,488 65
	Etterbeek à Tervueren.	19,682 40	90,844 97	218,227 60
	Couillet à Jamioulx	4,456 86	40,417 21	20,215 12
	Mettet à Acoz.	13,262 98	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	10,378 59	5,869 78	25,700 55
	Avelghem à Herseaux et à la frontière.	11,506 61	108,527 95	256,282 06
	Dour à Audregnies et à la frontière	25,470 57	85,556 56	196,875 48
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Gene- viève à Thuillies, Buvrinnes-Mont, à Fau- rœux, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie, Trazignies à Luttre, Courcelles (centre) à Roux, à Jumet et à Gosselies (ville)	191,649 90	80,095 08	511,715 55
	Gosselies (ville) à Gilly-Sart-Allet, Marcinelle à Vieux Campinaire (par Ransart), La Pro- vidence à La Planche.	105,640 52	26,021 28	112,840 22
	ENSEMBLE	771,522 25	722,653 51	2,221,399 17
	TOTAUX.	5,528,543 55	852,178 24	5,215,016 45

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
pour compte de l'État (1).				
et parachèvement.				
1,559,088 63	2,099,132 06	40,839,612 51	46,644,398 77	(1) Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en espèces sur le prix du forfait, ainsi que les dépenses de para- chèvement sur fonds généraux. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des titres remis comme prix du forfait aux sociétés de construction.
205,969 09	766,584 12			
75,892 48	296,767 75			
869,808 39	2,642,482 53			
2,708,758 39	(2) 5,804,986 26	14,229,282 78	16,130,441 53	(2) Savoir :
805,619 97	1,053,428 06			1° Parachèvement sur fonds générauxfr.
711,522 48	888,750 69			2° Paiement en espèces sur le prix du forfaitfr.
1,514,942 45	(3) 1,921,138 75			Report de la colonne 6fr.
100,648 90	258,586 22	2,652,565 78	2,890,731 97	Prix du forfait.fr.
128,963 18	442,703 92	94,895,059 05	99,964,094 20	(3) Savoir :
53,617 61	163,193 68			1° Parachèvement sur fonds générauxfr.
18,824 55	91,415 98			2° Paiement en espèces sur le prix du forfaitfr.
51,828 09	119,945 94			Report de la colonne 6fr.
19,699 66	145,056 27			Prix du forfait.fr.
81,764 70	250,600 46			(4) Savoir :
21,408 57	581,208 49			1° Parachèvement sur fonds générauxfr.
8,855 45	586,750 82			2° Paiement en espèces sur le prix du forfaitfr.
186,554 49	514,754 76			Report de la colonne 6fr.
45,072 58	575,827 35			Prix du forfait.fr.
41,041 42	105,828 61			(5) Savoir :
20,842 95	52,575 04			1° Parachèvement sur fonds générauxfr.
15,681 25	55,829 95	2° Paiement en espèces sur le prix du forfaitfr.		
85,868 61	461,935 21	Report de la colonne 6fr.		
45,596 85	549,299 24	Prix du forfait.fr.		
224,475 65	807,951 94	132,596,520 09	165,649,886 47	déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi (1) de l'annexe X.)
521,625 27	566,127 29			
1,555,478 42	(4) 5,069,053 13			
5,677,828 56	(5) 15,055,566 58			

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc.	fr. 30,501,005 04
Réservoirs.	751,144 62
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.	487,570 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.	2,189,151 53
Machines à vapeur des ateliers.	1,572,982 51
Enclumes, étaux, creusets, burins.	866,534 82
Pompes à incendie.	193,826 02
Pavés.	4,527,712 95
Fr.	40,680,728 55

VI. — Dépenses générales.

Personnel.	fr. 7,452,492 52
Frais de bureau, impressions, reliures.	746,777 15
Études de projets, levées de plans, etc.	553,665 76
Mobilier, instruments, etc.	1,902,510 70
Secours.	14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.	247,421 54
Fr.	10,917,148 15

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	{	Locomotives et accessoires.	fr. 120,428,422 80	}	122,446,284 61
		Pièces de rechange.	2,017,861 81		
Matériel de transport.	{	Voitures, wagons et approvisionnement y relatifs	161,291,022 40	}	167,585,915 65
		Objets de consommation pour le G ^d -Luxemb.	255,857 26		
		Métaux, fers divers, etc.	2,828,901 29		
		Main-d'œuvre de construction.	5,212,152 70		
Engins de pesage de chargement, etc.	{	Bascules et poids.	252,755 15	}	7,896,754 64
		Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,955,701 86		
		Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs.	710,517 63		
		Brouettes, charrettes et canots.	247,151 59		
Dépenses diverses.	{	Paniers pour le transport de marchandises.	102,520 58	}	549,615 52
		Transport de matériel anglais.	84,104 86		
		Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.	26,175 17		
		Caisses de secours, brancards, etc.	89,861 52		
		Totaux.	fr. 298,478,566 42		

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS.			Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
	LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS				
		spéciaux prévus lors du rachat.	ordinaires sur fonds généraux.			
I. Chemins de fer construits directement par l'État.						
Valr des lignes. fr. 583,005,186 84						
Matériel fixe des sta- tions et ateliers . 40,689,728 55		454,612,065 52		454,612,065 52	251,407,178 18	666,019,241 50
Dépenses générales. 10,917,148 15						
II. Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes	"	"	9,766,509 72	9,766,509 72	"	9,766,509 72
III. Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.						
a) Convention-loi des 31 janvier- 15 mars 1875.	45,857,299 90	"	2,787,298 87	48,644,598 77	"	48,644,598 77
b) Convention-loi des 31 juillet- 25 août 1885.						
c) Convention-loi du 19 décem- bre 1876. (Tirlemont à Diest et à Moll; Neerhinter à Saint-Trond et à Tongres).	14,509,900	"	1,780,541 53	16,290,441 53	"	16,290,441 53
d) Conventions-lois des 25 avril- 5 juin 1870 et des 1 ^{re} -26 juin 1877.	95,149,538 45	"	4,814,553 75	99,964,092 20	"	99,964,092 20
e) Convention-loi des 9-10 juin 1878 (Battice à Aubel)	2,652,365 75	"	258,586 22	2,910,951 97	"	2,910,951 97
Ensemble ⁽¹⁾	156,009,124 10	"	9,640,782 57	165,649,906 47	"	165,649,906 47
IV. Chemins de fer rachetés par l'État.						
Mons à Manège	10,525,041 76	"	5,511,855 65	15,836,895 41	2,608,549 24	18,535,244 65
Grand Luxembourg.	127,555,106 80	9,759,554 51	16,552,964 02 555,037 21	135,800,442 54	55,685,258 55	187,485,700 87
Pepinster à Spa.	6,782,051 08	"	419,647 84	7,201,678 92	"	7,201,678 92
Dendre et Waes.	52,705,069 51	"	4,597,471 44	57,300,540 95	"	57,300,540 95
Saint-Ghislain à Erbisœul	2,585,000	62,592 85	99,016 57	2,546,609 42	595,666 54	2,940,275 96
Lierre à Turnhout	4,500,000	"	589,102 25	4,889,102 25	255,566 48	5,122,668 73
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000	"	5,255,252 60	15,755,252 60	"	15,755,252 60
Heshaye-Condroz.	"	"	"	"	225,155 81	225,155 81
Marbehan à Virton	6,957,645 59	"	550,852 85	7,268,498 44	268,582 88	7,536,881 52
Flandres.	17,441,982 42	500,000	5,565,606 46	21,508,588 88	1,608,757 28	22,914,526 16
Bassins houillers du Hainaut. . .	194,208,800	5,000,000	15,544,052 75	212,552,852 75	27,960,275 68	240,515,126 41
Ensemble.	455,158,677 16	15,101,927 16	30,214,857 62	498,435,461 94	67,071,588 24	565,526,850 18
TOTAUX.		1,108,485,721 45			298,478,566 42	1,406,964,287 87
Intérêts intercalaires des capitaux pendant la construction des lignes fr.						19,179,550 28
Dépenses de premier établissement en général						1,426,141,647 15
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. fr. 6,165,479 08						13,084,103 60
{ Travaux en cours d'exécution 6,918,624 52						
Reste, pour lignes exploitées, un capital utile comme à l'annexe X, de. fr.						1,415,057,545 55

(¹) Déduction faite de fr. 7,038,701-46, voir annexe X, renvoi (1).

(²) Savoir :
1^o Matériel repris fr. 17,556,956 01
2^o Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État . . . 15,115,702 90
3^o Acquisition de pièces de rechange y relatives 3,232,599 62

N° XII. — Lignes en construction et sections livrées à l'exploitation.

LIGNES DÉCRÉTÉES.	Coût des sections livrées en 1893 1	Dépensé pour lignes en construction, de l'origine à fin 1894 2	Dépensé pour lignes en construction, pendant l'année 1895. 3	EXPENSES. 4	DESIGNATION DES SECTIONS livrées en 1895 ou encore en construction. 5	Coût approximatif des sections livrées en 1895. 6	Dépensé pour lignes encore en construction fin 1895. 7
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet, entre Anseremme et Yvoir. Raccordement d'Anhée vers Yvoir.	(1) 2,000,000 »	4,083,644 59	747,305 73	4,831,058 10	Houyet à Anseremme Anseremme à Dinant (en communauté). Anhée (jonction) à Yvoir. Raccordement d'Anhée vers Yvoir. . .	—	4,831,058 10
Gedinne à Houyet.	—	1,985,077,44	457,506 25	2,442,585 07	Gedinne à Beauraing. Beauraing à Houyet.	— 2,120,000 »	300,385 07 —
Saint-Aubin à Ermeton-sur-Biert. Communauté avec la ligne de Nohiel à Givet.	—	1,029,072 26	94,532 88	1,120,305 14	Saint-Aubin à Florennes (État). Florennes (État) à Slave. Slave à Ermeton-sur-Biert.	— 350,000 » 580,000 »	10,505 11 — —
Ciney à Yvoir.	—	10,482 85	14,235 52	24,718 17	Ciney à Yvoir.	—	24,718 17
Aubel à Bleyberg et aménagement de la station de Bleyberg.	—	1,107,471 56	92,098 20	1,289,569 76	Aubel à Bleyberg.	1,289,569 76	—
Bruxelles à Anvers (sud) et aménagement des stations de Malines et de Melsen.	(2) 1,080 000 »	849,680 66	551,905 57	1,401,585 05	Wilryck à Bruxelles.	—	1,401,585 05
Blaton à Quenecamps.	—	516 18	35,111 89	35,628 07	1 ^{re} section de Blaton à Quenecamps. . . 2 ^e » »	35,000 » —	18,428 07 —
Tortoux.	3,089,000 »	9,450,024 50	1,770,581 64	10,921,005 94		4,534,509 76	6,566,456 18
Intérêts intercalaires y relatifs.	104,880 80	—	10,110 24	834,506 56		502,118 22	552,488 54
Intérêts des capitaux de la colonne 2.	—	544,420 86	200,769 46				
	3,833,880 89	9,995,051 40	2,080,261 54	11,773,512 50		4,830,087 98	6,918,624 52

(1) Wanlin à Houyet, 2,000,000 + 415,794,25 = 2,415,794,25. — (2) Anvers à Wilryck, 1,688,000 + 51,056,54 = 1,749,056,54.

N° XIII. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

		DATES des reprises	1894.	1895.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	776,459	(¹) 658,036	(²) 150,350	808,386
	à forfait pour son compte	—	701,846	15,120	688,426	703,546
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (³)	1 janv. 1873	308,833	234,320	74,612	308,932
	Bassins-Houillers (⁴) . .	1 janv. 1871	642,075	109,144	531,061	640,205
			982,050	368,465	610,814	979,279
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (⁵)	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (⁶)	9 juin 1853	104,235	103,708	527	104,235
	Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	240,569	»	240,569	240,569
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	»	9,241	9,241
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,911	26,911	»	26,911
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,853	»	31,853	31,853
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	37,196	»	37,196	37,196
			462,459	130,619	331,839	462,458
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .		»	2,922,814	1,172,240	1,781,429	2,953,669
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,714	»	43,714
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	56,376	56,376	»	56,376
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,552	16,134	2,420	18,554
	Plateaux de Herve	25 juillet 1872	34,114	»	34,131	34,131
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,749	»	54,822	54,822
	Hesbaye-Condroz.	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			323,986	158,367	165,724	324,091
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (⁷).		»	14,154	2,282	11,872	14,154
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (⁸).		»	28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État		»	3,289,704	1,333,889	1,986,775	3,320,664

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

(²) 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.

(³) Cette ligne peut être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement ou de la conversion en titres 5 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé le service des intérêts et de l'amortissement depuis le 1^{er} janvier 1875.

(⁴) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 517 du Compte rendu de 1878).

(⁵) Racheté par annuités en 1872 et comptant le 1^{er} janvier 1877, loi du 25 juin 1877.

(⁶) — — — en 1876 — — — le 1^{er} mai 1877, — — —

(⁷) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmonster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelines, Lobbes, Chimay, Berzé, Fleurus, Jamionlx, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzate et Eccloo.

(⁸) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquery. (Voir p. 17 de 1893.)

N° XIV. — *Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1893.*A. *Rails et billes.*

			1895.			1894.
			Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.	
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,119,199	9,879	2,129,078	1,851,580
		» de 38 »	6,194,605	1,816,870	8,011,475	8,051,270
		Hilff de 29 kilog.	»	226,518	226,518	227,675
		divers de 7, 18, 21, 30 et 32k.	28,621	22,359	50,980	57,593
		Ensemble.	8,342,425	2,075,426	10,417,851	10,188,129
	Rails en fer.		769,508	1,819,505	2,588,813	2,753,590
	Total.		9,111,933	3,894,751	13,006,684	12,921,719
Nombre.	Billes	en chêne	5,472,408	1,587,067	7,059,535	6,957,412
		en sapin	101,988	237,587	359,575	371,207
		en hêtre	17,126	»	17,126	17,126
		Total.	5,591,582	1,824,654	7,416,256	7,325,745

B. *Voies métalliques.*

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition.	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1893.			1894.	Observations.
			Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	1876	49,982	»	91,517	91,517	81,671	
—	1877	78,488	»	91,517	91,517	84,671	
		126,140	»	91,517	91,517	84,671	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	4,000	»	441	441	721	
Traverses de Soignies . . .	1878	4,715	»	4,093	4,093	4,576	
— de Wautherin . . .	1879	103,825	35,006	54,335	89,341	105,234	40k.17 par traverse.
— — . . .	»	47,993	35,006	55,569	90,575	107,528	
		154,233	35,006	55,569	90,575	107,528	
Traverses A en acier, mod. Joste	1886	(2) 28,550	27,018	468	27,486	27,780	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	—	26,250	23,444	4,869	25,283	24,017	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard	—	5,625	4,465	2,746	3,881	2,443	Type néerl. 105 k. par traverse.
		60,425	54,897	5,053	56,650	54,240	(1) Mètres courants de voie simple.
ENSEMBLE. . .		339,798	86,603	152,439	238,742	246,439	(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kil. pièce.

N° XV. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

			Longueur.	En p. %.	
Pentes et rampes . . .	au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,265,762	48.99	
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	849,584	18.37	
			10 — 15 — —	453,585	9.80
			15 — 20 — —	283,344	6.13
			20 — 30 — —	40,637	0.88
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.		843	0.02	
Paliers			751,448	15.81	
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIII).			29,750	»	
			(¹) 4,654,553	100. »	
Alignements droits			5,012,993	65.15	
Courbes à rayon . . .	de plus de . . .	de 200 mètres et moins	21,692	0.47	
		200 à 300 mètres.	62,921	1.56	
			300 à 500 —	328,737	7.11
			500 à 700 —	176,750	3.82
			700 mètres	1,021,701	22.09
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIII).			29,750	»	
			(¹) 4,654,553	100. »	

(Voir, annexe XXVIII de 1891, le profil par section de voie.)

b. *Signaux de différents systèmes établis sur les longueurs 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 dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord . . .	154,680 ^m	106,705 ^m	52	66	1	14	12
Liège	122,210	114,522	51	88	5	23	27
Gand	192,598	78,520	24	95	»	15	22
Tournai	102,712	82,595	25	76	1	9	25
Mons	50,025	59,180	33	38	»	6	8
Bruxelles-Midi . . .	125,021	72,582	59	74	2	7	28
Binche	42,550	19,015	24	34	»	4	11
Namur	119,170	44,599	25	59	»	12	7
Arlon	125,467	69,668	14	57	10	8	10
Anvers	69,500	"	50	50	»	5	17
	1,103,746 ^m	626,791 ^m	297	655	19	101	165

(¹) Non compris les 2,096,928 mètres de voies accessoires d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1895.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.		NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails	de 52 kilog. *	250,806 »	21,900 »	1,770 »	274,476 »
	en acier { de 38 — . . .	253,115 »	1,155,038 »	68,566 »	1,476,719 »
	en fer	4,332 »	574,411 »	286,450 »	864,893 »
Billes en bois.		1,404,741 »	626,603 »	215,479 »	2,246,823 »
Traverses métalliques		2,086 »	51,438 »	40,239 »	63,763 »
Bois spéciaux.		289,716 »	68,097 »	15,351 »	373,164 »
Voies système Hilff.	Rails.	»	40,441 »	825 »	41,266 »
	Longrines	»	11,544 »	12,717 »	24,261 »
Croisements et traversées	renforcés. . . . *	189,681 »	14,575 »	66 »	204,322 »
	ordinaires	359,910 »	233,421 »	9,735 »	603,066 »
Excentriques.	en rails renforcés . . . *	104,107 »	10,448 »	»	114,555 »
	en rails ordinaires. . . .	115,620 »	113,946 »	4,447 »	233,713 »
Plaques tournantes		201,578 »	79,764 »	11,204 »	292,546 »
Ponts à peser.		74,382 »	34,874 »	9,000 »	118,256 »
Accessoires de rails, tels que boulons, ecus- ses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc.	renforcés *	498,382 »	4,497 »	3,682 »	206,561 »
	ordinaires.	537,777 »	585,231 »	103,454 »	1,226,462 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, con- trepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.		455,335 »	78,294 »	11,316 »	244,945 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.		779,317 »	147,124 »	82,215 »	1,008,656 »
En dépôt, fin 1895. fr.		4,920,885 »	3,851,346 »	846,216 »	9,618,447 »
Vendus	restant à livrer fr.	»	»	4,364 49	4,364 49
	liv. (p ^r mém.) 860,026.77 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1895. fr.		4,920,885 »	3,851,346 »	844,851 81	9,617,082 81

La valeur des matériaux de type renforcé s'élève à la somme de 799,914 francs, dont 14/52, soit 215 561 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

D'autre part, le fonds capital a fait une avance, en 1895, de fr. 588,047.05 pour achat de matériaux, de sorte que la valeur des approvisionnements destinés à l'entretien doit être réduit de fr. 215,561 + 588,047.05 ou de fr. 805,408.05 et ramené à fr. 9,617,082.81 — 805,408.05 ou à fr. 8,815,674.78.

N° XVII. — *Effectif du matériel de traction et de transport.*

N° XVII. — *Effectif du matériel*

				1895.	1894.	
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	612	616	
			à marchandises	717	722	
			de gare	295	274	
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	52	51	
			à marchandises	548	516	
	Total. . .			2,004	1,959	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46	
			tenders pour fortes rampes. . .	80	74	
		Voitures à vapeur.		54	54	
			Total. . .			180
Ensemble des moteurs ⁽¹⁾ ⁽¹⁾ . . .			2,184	2,133		
Tenders indépendants ⁽²⁾ ⁽²⁾			1,558	1,534		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽³⁾	pour les lignes principales.	Voitures ⁽³⁾ .	1 ^{re} classe	467	469	
			2 ^e —	456	431	
			5 ^e —	1,809	1,716	
			mixtes.	569	528	
		Fourgons à bagages		665	653	
			Voitures.	cellulaires	19	20
				funéraires	7	7
		postales		63	60	
		Wagons fermés pour petits colis	508	518		
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . .	126	111		
	Boxes et wagons pour chevaux	191	169			
	Total ⁽⁵⁾ . . .			4,660	4,464	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe.	1	1	
			2 ^e —	5	5	
			5 ^e —	486	405	
			mixtes.	301	269	
			fourgons	155	123	
		Fourgons à bagages indépendants.		17	17	
			— — — — — adhérents aux locomotives. .	46	46	
			Voitures à vapeur	54	54	
		Total. . .			1,065	918
		ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS ⁽³⁾ . . .			5,725	5,382

⁽¹⁾ Voir annexe n° XIX pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

⁽²⁾ Avec les tenders adhérents aux locomotives, l'effectif s'élève à 1511 et 1460 (voir p. 24).

⁽³⁾ Y compris 4 voitures pour malades.

⁽⁴⁾ Voir annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

⁽⁵⁾ Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1893.	1894.
Fourgons	1 1/2	841	728
Wagons fermés	5	154	160
	7 1/2	2	2
— pour coton et laine	40	7,256	6,762
— — coke et laine	40	1,507	1,507
— — coke et minerais	40	2,604	2,604
— — charbon	(1) 40	1,539	1,439
— à chevrons mobiles	40	27,894	27,600
— plats à 4 roues	40	1	1
— — 6 —	15	2,773	2,646
— — 8 —	15	9	9
— — 8 —	20	846	766
— — 8 —	25	15	15
— — 8 —	30	15	15
— — 8 —	30	4	4
Total pour le service commercial (2)		45,022	45,740

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.
(3)

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	5	2
— pour embranchement de charbonnage	55	1	1
— dits tapissières	7 1/2 (3)	853	843
— pour l'entretien de la route	5	66	66
— — le transport des plaques tourn.	7 1/2 (3)	222	253
— — — de roues	40	8	40
— — — de roues	5	9	40
— — transp ^t de combust. en paniers	40	72	71
— — vérification de ponts à peser	"	52	52
— — bâches à eau	"	15	15
— de secours	"	6	6
— citernes pour pétrole	"	53	50
— freins pour les plans inclinés	"	11	40
— chasse-neige	"	34	54
— pour transport de gaz riche	"	3	3
— — — — —	"	2	"
Total pour les services divers (2)		1,368	1,406
ENSEMBLE DES WAGONS (2)		46,390	45,146
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS		52,415	50,528

Bâches pour couvrir les chargements (2) 16,144 16,153

(1) Pour environ 10,000 wagons à houille et wagons à coke de 10 tonnes, la charge admissible a été portée à 12 tonnes dès 1894.

(2) Voir annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(3) Tonnage moyen.

N° XVIII. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			VARIATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT									
	PREMIER Établissement. — Extensions.	RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arrière.								
		MATÉRIEL			MATÉRIEL															
		neuf.	transformé.		démoli.	transformé.														
Locomotives.																				
1835	4,263	282	142	1,687	278	142	420	+1,267	4,267	4,263	4	•								
1880	181	20	22	226	15	22	37	+ 489	1,456	1,447	9	•								
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 144	1,570	1,545	25	•								
1883	118	14	•	132	15	•	15	+ 117	1,687	1,663	24	•								
1884	66	3	•	69	16	•	16	+ 53	1,740	1,729	11	•								
1885	35	16	•	81	33	•	33	+ 48	1,788	1,764	24	•								
1886	29	7	•	36	32	•	32	+ 4	1,792	1,793	•	1								
1887	20	1	•	21	31	•	31	+ 13	1,779	1,813	•	34								
1888	14	•	•	14	23	•	23	— 9	1,770	1,827	•	57								
1889	35	29	•	64	23	•	23	+ 41	1,811	1,862	•	51								
1890	74	13	•	117	5	•	5	+ 112	1,923	1,936	•	13								
1891	64	39	•	103	10	•	10	+ 93	2,016	2,000	16	•								
1892	32	1	•	33	12	•	12	+ 21	2,037	2,032	5	•								
1893	10	23	•	33	19	•	19	+ 14	2,051	2,012	19	•								
1894	36	2	•	38	10	•	10	+ 28	2,079	2,078	1	•								
1895	36	36	•	72	21	•	21	+ 51	2,130	2,114	16	•								
	2,114	575	167	2,856	559	167	726													
		742																		
Tenders (¹).																				
1835	920	293	•	1,213	380	1	381	+ 832	832	920	•	88								
1880	105	29	•	134	7	•	7	+ 127	959	953	6	•								
1882	109	14	•	123	17	•	17	+ 106	1,065	1,062	3	•								
1883	147	16	•	163	16	•	16	+ 147	1,212	1,209	3	•								
1884	28	•	•	28	20	•	20	+ 8	1,220	1,237	•	17								
1885	32	8	•	40	59	•	59	— 19	1,201	1,269	•	68								
1886	19	1	•	20	39	•	39	— 19	1,182	1,288	•	106								
1887	18	•	•	18	39	•	39	— 21	1,161	1,306	•	145								
1888	12	23	•	40	24	•	24	+ 16	1,177	1,318	•	141								
1889	36	14	•	50	28	•	28	+ 22	1,199	1,354	•	155								
1890	19	94	•	113	8	•	8	+ 105	1,304	1,373	•	69								
1891	62	36	•	98	19	•	19	+ 79	1,383	1,435	•	52								
1892	30	12	•	42	27	•	27	+ 15	1,398	1,465	•	67								
1893	6	52	•	58	16	•	16	+ 42	1,440	1,471	•	31								
1894	37	2	•	39	19	•	19	+ 20	1,460	1,508	•	48								
1895	31	34	•	65	14	•	14	+ 51	1,511	1,539	•	(²) 28								
	1,611	633	•	2,244	732	1	733													

(¹) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce, livrées sur fonds du budget, en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(²) La situation au 31 décembre 1895 a été établie sans tenir compte de 20 tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement de 1895.

N° XVIII (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.					ACQUISITIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT					
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.		TOTAL.		31 DÉCEMBRE :		RENOUVELLEMENT					
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL			Changement de classification.		MATÉRIEL				Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	Avance.	Arrière.				
			neuf.	transformé.				démoli.	transformé.										
Voitures à vapeur.																			
1876	44	"	4	"	45	"	1	"	1	+	44	44	44	"	"				
1880	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44	44	"	"				
1881	"	"	"	"	"	"	1	"	1	-	43	44	"	4	"				
1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	4				
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	4				
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	4				
1885	"	"	1	"	1	"	"	"	"	+	4	44	44	"	"				
1886	9	"	1	"	40	"	"	"	"	+	10	24	23	4	"				
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	"	+	23	47	46	4	"				
1888	3	"	"	"	3	"	"	"	"	+	3	50	49	4	"				
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50	49	4	"				
1890	"	"	4	"	4	"	"	"	"	+	4	54	49	5	"				
1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"				
1892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"				
1893	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"				
1894	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"				
1895	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"				
	49	"	7	"	56	"	2	"	2										
Véhicules pour trains de voyageurs.																			
1885	3,652	451	1,312	262	5,880	533	1,066	345	1,944	+	3,936	3,936	3,870	366	"				
1880	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1881	40	"	22	1	33	"	75	4	76	-	43	3,893	3,580	313	"				
1882	457	4	4	41	473	"	54	10	64	+	109	4,002	3,738	264	"				
1883	422	"	51	3	476	"	41	3	44	+	132	4,134	3,860	274	"				
1884	80	51	8	"	139	"	80	"	80	+	59	4,193	3,991	202	"				
1885	77	"	5	"	82	"	78	5	83	-	4	4,192	4,068	124	"				
1886	44	"	103	"	144	"	68	14	82	+	32	4,224	4,079	145	"				
1887	26	"	105	"	131	"	62	40	102	+	29	4,253	4,105	148	"				
1888	306	"	7	"	313	"	43	9	52	+	261	4,514	4,414	103	"				
1889	210	"	24	2	236	"	62	13	75	+	161	4,675	4,621	54	"				
1890	44	"	78	5	127	"	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	"				
1891	428	"	5	"	433	"	41	4	42	+	91	4,817	4,793	24	"				
1892	434	"	3	41	448	"	21	6	27	+	121	4,938	4,927	11	"				
1893	46	"	227	2	275	"	36	15	51	+	224	5,162	4,973	189	"				
1894	462	"	9	"	471	"	34	17	51	+	120	5,282	5,135	147	"				
1895(?)	471	"	493	"	364	"	21	2	23	+	344	(?)5,623	5,306	317(?)	"				
	5,336	503	2,359	297	8,495	533	1,851	488	2,872										
	5,839		2,656				2,339												
Sorties	533		2,339																
Acquis sur capital	5,306		Avance	317															

(1) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons et les voitures des voitures à vapeur qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures à vapeur.

(2) La situation au 31 décembre 1895 a été établie sans tenir compte de 55 véhicules en cours de construction, sur fonds de renouvellement de 1896.

N° XVIII (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.					Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :			BALANCE de RENOUVELLEMENT								
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arrivé.								
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			Changem ^t de classification.		MATÉRIEL															
			neuf.	transformé.				démoli.	transformé.														
Véhicules pour trains de marchandises.																							
1885 à 1869	31,987	530	8,334	316	44,464	972	8,348	264	9,584	+31,580	31,580	31,545	35	»									
1870	476	»	4,240	42	4,698	»	338	45	353	+ 4,345	41,497	41,784	»	287									
1871	9,264	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	»	433									
1872	4,623	301	639	»	2,563	286	254	»	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	»									
1873	454	229	4	»	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	»	86									
1874	23	»	6	»	29	32	210	»	244	— 215	23,059	23,351	»	292									
1875	5,463	»	789	2	5,954	429	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	499	»									
1876	4,439	»	643	4	4,753	»	601	»	601	+ 4,452	29,736	29,524	212	»									
1877	523	»	757	4	4,281	6	556	4	563	+ 718	30,454	30,041	413	»									
1878	4,034	»	240	94	4,335	»	664	94	752	+ 583	31,037	31,075	»	38									
1879	986	»	520	436	4,642	516	447	436	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	»									
1880	3,448	»	8	331	3,757	52	358	331	744	+ 3,016	34,596	34,914	»	345									
1881	3,363	»	403	559	4,023	»	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	»	457									
1882	3,924	»	»	40	3,964	»	356	44	397	+ 3,567	41,384	42,198	»	814									
1883	466	»	424	27	917	»	505	27	532	+ 385	41,769	42,664	»	895									
1884	200	»	586	4	787	54	609	»	660	+ 427	44,896	42,843	»	917									
1885	4	»	404	6	444	»	593	»	593	— 482	44,414	42,814	»	4,400									
1886	»	»	240	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	»	4,730	40	2,040	»	280	»	280	+ 4,730	42,321	43,084	»	763									
1889	738	»	265	43	4,046	»	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	»	767									
1890	764	»	400	24	888	»	414	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	1,063									
1891	»	»	»	22	22	»	313	»	313	— 294	43,232	44,586	»	4,354									
1892	79	»	720	2	801	»	322	4	323	+ 478	43,710	44,665	»	955									
1893	463	»	403	46	282	»	428	4	429	— 447	43,563	44,828	»	4,265									
1894	406	»	4,810	49	4,935	»	352	»	352	+ 4,583	45,446	44,934	212	»									
1895 ⁽¹⁾	583	»	4,456	3	4,742	»	498	»	498	+ 4,244	46,390	45,517	(¹) 873	»									
	46,062	530	45,650	4,443	63,685	4,075	44,985	4,235	47,295														
	46,592		47,093				46,220																
Sorties	1,075		16,220																				
Acquis sur capital. . .	45,517		Avance																				

(1) La situation au 31 décembre 1895 a été établie sans tenir compte de 135 wagons en cours d'exécution sur fonds de renouvellement de 1894 et 1895.

N° XIX. — Importance du matériel de traction en 1895.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives 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 à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1)	14	409	1,629	78	1,477	653	2,130	
Nombre d'essieux moteurs	14	818	4,387	312	4,124	1,907	6,031	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	30,828	1,320,445	8,451,750	536,096	8,030,029	2,309,090	10,339,119
	Par locomotive. . .	2,202	3,228	5,190	6,873	5,437	3,538	4,854
	Par essieu moteur . .	2,202	1,614	1,730	1,718	1,947	1,263	1,714
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	192,520	10,112,020	58,624,670	3,954,450	51,753,790	21,129,870	72,883,660
	Par locomotive. . .	13,751	24,729	35,988	50,698	35,040	32,358	34,219
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	362,900	13,422,750	53,724,700	3,020,300	51,653,450	18,877,200	70,530,650
	Par locomotive. . .	25,922	32,818	32,366	38,722	34,972	28,908	33,113
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	486,950	15,269,050	61,507,120	3,954,450	56,888,880	24,328,690	81,217,570
	Par locomotive. . .	34,782	37,333	37,757	50,698	38,517	37,257	38,130

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants (2).

Nombre d'unités (2)		1,358
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	{	En tout 14,579,760
		Par tender 10,736
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	{	En tout 30,611,460
		Par tender 22,542

(1) Non compris les voitures à vapeur. (Voir p. 137.)

(2) C'est-à-dire non compris les tenders faisant corps avec la locomotive. (Voir p. 136.)

N° XX. — Parcours kilométriques des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	18,590,116	521,280	14,018	648,438	810,012	20,583,854
	— à marchandises. . . .	568,746	19,775,072	414,591	2,023,672	3,789,558	26,591,639
	— de gare	63,993	230,841	1,644	180,618	4,203,945	4,681,041
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,395,781	174,013	2,842	123,712	236,973	2,933,321
	Locomotives-fourgons	1,235,134	13,363	6	60,324	49,256	1,348,083
	Voitures à vapeur	1,105,714	1,328	638	30,316	54,569	1,192,565
Locomotives assimilées aux moteurs légers		1,205,041	5,643	417	65,698	73,701	1,440,500
Ensemble pour 1895 (1)		25,264,525	20,721,540	434,156	3,132,778	9,218,014	58,771,013
		45,986,065		12,784,948			
Ensemble pour 1894		24,327,876	20,156,330	387,938	2,933,843	8,800,308	56,006,295
		44,484,206		12,122,089			
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1895 (2)		122,870	23,180	"	3,164	1,670	150,884
		146,050		4,834			
Ensemble pour 1894		124,317	25,034	"	4,852	1,932	156,135
		149,351		6,784			

(1) Y compris.
 { la double traction
 le parcours sur les lignes étrangères.

(2) Y compris la double traction.

169,131	3,127,996	12	"	"	3,297,142
410,868	300,704	"	7,294	4,050	722,916
"	99	"	"	"	99

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. A partir du 4^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale le service des voyageurs ou celui des marchandises.

**N° XXI. — *Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport,
pendant l'année 1895.***

N° XXI. — Tableau du parcours kilométrique

TRAINS DE VOYAGEURS.						
		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (3).		TOTAL des PARCOURS.
		Véhicules de l'État	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
A. Voitures à voyageurs.	Voitures de 1 ^{re} classe	10,835,463	5,080,014	17	78,675	13,994,169
	— de 2 ^e classe	12,065,153	961,425	69	84,116	13,108,763
	— de 3 ^e classe	75,538,465	1,298,225	121	179,756	77,016,547
	— mixtes	28,545,815	2,794,281	45	65,799	31,401,936
	— à vapeur	1,085,761	"	"	"	1,085,761
	— fourgons	5,595,144	"	"	"	5,595,144
Ensemble.		135,461,801	8,135,945	250	406,526	142,002,520
B. Véhicules divers.	Voitures cellulaires.	519,602	"	"	"	519,602
	Wagons { Fourgons	25,961,538	2,880,224	4,441	126,527	28,972,550
	à { Locomotives - four-					
	bagages. gons.	1,221,755	"	"	"	1,221,755
	Wagons chargés inscrits en feuille taxée. (Voir litt. D) . .	5,677,506	1,611,128	7,590	2,475	5,298,407
1 ^{er} Parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'Etat		161,641,840	12,625,295	12,281	535,526	177,814,742
C. Wagons (chargés, vides et en service). Pour mémoire. Voir répartition et report litt. B. et D.	Boxes	920,985		920		
	Trucks pour équipages	17,153		53		
	Wagons { vitesse et AB	2,458,198		5,857		
	fermés { ordinaires	504,909		5,001		
	à coke, minéral et chi-		1,707,279		5,137	"
	Wagons { corée	27,159		407		
D. Décomposition du parcours des wagons (litt. C).	ouverts { autres à 4 roues	506,895		1,325		
	{ plus de 4 roues.	12,254		61		
	Traineaux et wagons lestés . .	54,246		"		
	chargés inscrits en feuille taxée (1 ^e)	5,677,506	1,611,128	7,590	2,475	"
E. Voitures en service.	chargés inscrits en feuille de service. (2 ^e)	23,705	"	"	"	23,705
	vides	215,522	96,131	2,056	664	512,575
	lestés au poids mort	54,246	"	"	"	54,246
	Voitures à voyageurs	2,859,524	"	"	"	2,859,524
	— cellulaires	577	"	"	"	577
	— poste (prestations gra-					
	tuites)	2,249,251	725,472	"	6,991	2,979,714
	Locomotives fourgons.	17,894	"	"	"	17,894
	Fourgons	820,525	"	"	"	820,525
2 ^o Parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'Etat		6,920,842	819,625	2,056	7,655	7,050,156
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1).		170,862,682	13,444,918	14,517	542,981	184,864,898
Parcours dans les trains de l'Etat sur des sections étrangères (2)		1,455,458	505,155	"	"	1,758,575
Ensemble.		172,518,120	15,748,053	14,517	542,981	186,625,471
Parcours des véhicules de l'Etat sur les lignes étrangères dans les trains étrangers		"		7,545,661		
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT.		172,518,120		7,557,078		

(1) Les sections appartenant à des compagnies et exploitées en service commun avec l'État, sont considérées comme réseau de l'État, lorsqu'elles sont parcourues par les trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État exploitées en service commun avec des compagnies, sont considérées comme réseau de ces compagnies, lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

(2) Sections étrangères proprement dites, c'est-à-dire non en service commun avec l'État. (Voir annexe XXIbis, littéra A.)

(3) Sections de l'État parcourues par les trains étrangers. (Voir annexe XXIbis, littéra B.)

du matériel de transport pendant l'année 1895.

TRAINS DE MARCHANDISES.					PARCOURS GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (3).		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers sur le réseau de l'État.
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
5,596	14,971	"	5	20,570	10,840,876	3,173,063
4,567	6,544	"	"	10,711	12,067,591	1,051,883
359,130	52,700	1	1,987	413,818	75,897,717	1,532,648
170,364	10,092	"	1,916	182,372	28,714,220	2,870,088
"	"	"	"	"	1,083,761	"
24,076	"	"	"	24,076	5,420,120	"
564,255	84,107	1	3,006	652,247	134,026,285	8,628,282
"	"	"	"	"	319,602	"
17,442,197	64,274	"	7,502	17,515,073	43,407,076	3,078,527
5,595	"	"	"	5,595	1,227,328	"
235,990,746	55,081,846	159,911	89,522	291,322,025	259,853,553	56,784,069
234,002,771	55,250,227	159,912	100,950	309,403,840	418,816,804	68,491,778
703,213	82,509,669	600	171,512	"	"	"
470,170		103				
2,173,518		286				
86,741,572		68,802				
56,877,036		20,307				
231,597,884	55,081,846	181,679	89,522	"	"	"
5,836,901		54,052				
901,913		"				
253,990,746	55,081,846	159,911	89,522	"	"	"
10,612,925	27,427,825	"	81,790	10,612,925	10,638,628	27,696,428
117,517,255		146,100				
901,913		"				
2,003,043	"	"	"	2,003,043	4,844,567	"
2,569	"	"	"	2,569	2,946	"
14,178	12,824	"	"	27,002	2,265,429	743,287
531	"	"	"	531	18,223	"
1,486,197	"	"	"	1,486,197	2,506,522	"
152,540,191	27,440,647	146,100	81,790	160,208,728	138,909,169	28,549,715
386,542,962	82,670,874	506,012	182,720	469,702,568	557,725,973	96,841,495
5,766,047	2,988,485	"	"	6,754,532	5,221,485	3,291,620
590,509,009	85,659,359	506,012	182,720	476,457,100	562,947,458	100,135,115
"		153,654,279			160,997,940	
590,509,009		153,960,291			723,945,398	

N° XXI^{bis}. — A. *Tableau du parcours kilométrique des véhicules dans les trains de l'État, sur sections étrangères (1), pendant l'année 1895.*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	TRAINS DE VOYAGEURS.		TRAINS DE MARCHANDISES.		ENSEMBLE.
	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
Voitures de première classe	97,458	7,822	130	34	107,444
Wagons-lits et restaurants	»	13,450	»	»	13,450
Voitures de deuxième classe.	101,089	8,448	277	46	109,860
— de troisième classe.	564,966	75,135	1,446	192	641,739
— mixtes	241,822	109,847	372	286	352,327
— à vapeur	10,193	»	»	»	10,193
— fourgons.	30,801	»	49	»	30,853
— poste.	»	»	»	»	»
— cellulaires.	»	»	»	»	»
Wagons fourgons	355,212	45,089	223,345	341	623,987
à bagages. { locomotives-fourgons. . .	434	»	»	»	434
Boxes.	758		1,752		
Trucks pour équipages. Fermés	1		196		
— — Ouverts	115		390		
Wagons vitesse et A. B.	18,967		1,098		
fermés. { ordinaires.	10,253	43,344	401,688	2,987,586	6,622,818
Wagons { à coke, minerai et chicorée. . .	1,566		646,507		
ouverts. { autres à 4 roues	21,039		2,392,538		
— plus de 4 roues	461		95,551		
Tralmeaux et wagons lestés	»		708		
Totaux.	1,455,438	303,135	3,766,047	2,988,485	8,543,105

(1) Savoir :

De la frontière à Trois-Vierges	7,860 mètres.
Id. Aix.	5,100 »
Id. (Ghyvelde) Dunkerque	17,200 »
Id. Armentières	2,956 »
Id. (Sterpenich) Luxembourg	18,758 »
Id. Longwy	5,513 »
Id. Baisieux	2,100 »
Id. Maulde.	1,535 »
Id. Ecouvieux.	826 »
Id. Wiltz	9,811 »
Id. Bachy.	604 »
De Liège aux Aguesses.	2,000 »

B. Tableau du parcours kilométrique des véhicules dans les trains étrangers, sur sections de l'État (2), pendant l'année 1895.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	TRAINS DE VOYAGEURS.		TRAINS DE MARCHANDISES.		ENSEMBLE.
	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
Voitures de première classe	47	78,341	»	3	78,361
Wagons-lits et restaurants.	»	334	»	»	334
Voitures de deuxième classe.	69	84,116	»	»	84,485
— de troisième classe.	421	179,736	4	4,987	184,845
— mixtes	43	63,799	»	4,916	65,758
— à vapeur	»	»	»	»	»
— fourgons	»	»	»	»	»
— poste.	»	6,991	»	»	6,991
— cellulaires.	»	»	»	»	»
Wagons { fourgons	4,441	426,827	»	7,802	438,470
à bagages. { locomotives-fourgons. . .	»	»	»	»	»
Boxes.	920		600		
Trucks pour équipages. Fermés	45		34		
— — Ouverts.	40		71		
Wagons { vitesse et A. B.	3,857		286		
fermés. { ordinaires.	3,001	3,437	68,892	474,312	490,086
Wagons { à coke, minéral et chicorée. . .	407		20,397		
ouverts. { autres à 4 roues	4,325		181,679		
— plus de 4 roues.	61		34,052		
Traineaux et wagons lestés	»		»		
Totaux.	44,317	542,981	306,042	482,720	1,046,030

(2) Savoir :

De la frontière à Eschen	644 mètres.
Id. Quiévrain	936 »
Id. Mouscron	2,999 »
Id. Roisin	708 »
Id. Péruwelz	2,528 »
Id. Lamorteau	830 »
Id. Signeulx	722 »
Id. Benonchamps.	640 »
De Vivegnis à Liège	4,200 »

N° XXII. — *Achat de combustibles.*

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		VALEUR.	
	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . .	380,240,324	375,047,125	7.77	7.40	2,930,261 26	2,775,671 64
— menu gras.	159,250,880	126,479,849	8.58	8.58	1,193,250 55	1,080,614 89
— menu maigre	528,258,151	501,777,500	5.95	5.45	1,045,586 66	1,638,459 91
— gailleux	56,819,575	52,557,350	10.28	9.01	578,081 25	291,450 78
Total des charbons menus et gailleux	884,558,950	855,659,624	7.52	6.90	6,476,079 50	5,764,207 22
Charbon pour forges	10,451,000	10,080,000	7.63	7.45	79,605 96	75,067 57
— grosse gaillette	2,085,486	2,220,510	15.19	16.14	31,669 27	58,832 46
— pr fours à réchauffer . .	4,650,600	4,005,000	9.50	9.96	43,997 93	59,901 05
— pr fours Radelet 60 p. c. de gros.	60,000	»	14. »	»	840 »	»
		»	7.15	»	1,425 »	»
Grains lavés.	200,000	»	»	»	»	»
Coke industriel.	1,483,000	1,450,250	12 »	11.98	17,827 20	17,120 08
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	4,547,640	2,789,000	13.69	15.69	62,278 91	58,192 57
Coke spécial lavé pour fon- derie	80,000	70,000	19. »	19.20	1,520 »	1,350 »
Ensemble	907,821 650	856,254,195	7.59	6.97	6,712,978 77	5,971,680 53

N° XXIII. — *Nombre d'installations de foyers et de lampes électriques.*

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS												Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES.
		Lampes à Incandescence.				Lampes à arc.									
		de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 15 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.		
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	440	1,360
1886	11	»	322	»	»	»	48	75	»	14	»	24	2	485	1,784.2
1887	11	»	325	»	»	»	48	75	»	14	»	24	2	488	1,783
1888	13	»	230	»	»	»	87	89	10	36	6	20	2	480	2,440
1889	16	»	254	»	»	»	81	120	10	44	29	25	2	565	3,184.4
1890	19	»	249	»	»	»	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1891	21	3	270	17	4	»	121	131	29	73	29	26	2	702	4,097.7
1892	22	3	289	17	4	20	119	147	29	73	29	26	2	785	4,305.4
1893	25	3	334	17	4	20	123	197	31	89	35	25	2	877	5,032.4
1894	28	24	510	26	4	27	138	247	34	112	132	31	2	1,291	7,426.2
1895	32	150	2,015	38	76	27	142	288	55	128	142	31	2	3,124	9,422.4

XXV. — Éclairage au gaz dans les stations, les ateliers et leurs dépendances.

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885	"	"	"	20,312	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	"	"	"	21,007	4,334,407	652,769 48	0.150
1887	"	"	"	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,106,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891	609	8,623	14,774	24,006	5,741,091	782,268 19	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,815,350	736,157 83	0.126
1894	662	8,703	15,021	24,386	(1) 5,934,769	(1) 738,064 82	(1) 0.124
1895	674	8,596	14,723	23,993	5,599,431	717,240 58	0.122

Éclairage des trains au gaz riche.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN	PAR MÈTRE CUBE
		M ³	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885	150	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1886	148	502,445	86,759 50	586 21	0.287
1887	145	505,917	101,590 92	709 05	0.551
1888	147	510,065	110,854 19	755 97	0.557
1889	157	525,896	107,742 64	686 25	0.535
1890	155	562,490	115,996 80	748 37	0.520
1891	170	420,628	158,256 45	815 27	0.529
1892	190	406,590	112,022 50	589 59	0.276
1893	198	425,841	115,698 52	584 55	0.271
1894	214	416,249	120,177 54	561 58	0.289
1895	218	453,254	110,026 67	504 71	0.254

(1) Chiffres rectifiés.

N° XXVI. — Approvisionnements en magasin.

Service de la traction et du matériel.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX.	CHIFFRES correspondants pour 1894 (tarif de 1893).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1893 (tarif de 1893).	restant à fournir en 1896 sur les marchés de 1893.		
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1893 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	580,040 22	415,907 36	695,947 58	4,049,535 48
Combustibles.	29,417 72	»	29,417 72	20,254 68
Huile d'éclairage	57,531 64	»	57,531 64	54,254 73
Huiles et matières de graissage	403,039 26	40,579 43	443,618 39	449,278 84
Bois de construction.	4,474,849 28	4,808 05	1,176,657 33	4,225,132 69
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	4,900,774 43	365,319 26	2,266,093 39	2,706,098 77
Aciers, fontes et fers divers	403,486 25	»	403,486 25	354,492 94
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	313,222 98	»	313,222 98	283,989 53
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	407,845 92	466 47	408,012 09	43,494 39
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	489,836 01	4,268 24	494,404 25	480,224 83
Matières et objets divers.	4,793,435 72	24,389 09	4,817,824 81	993,337 43
<i>2° Objets et matières transformables :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	451,363 44	»	451,363 44	443,465 23
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹).	239,476 47	»	239,476 47	480,725 26
Total conforme à l'annexe XXVIII.	7,041,319 04	525,437 30	7,566,756 34	7,353,984 50
<i>3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs .</i>				
Stations et ateliers	4,407,977 44	»	4,407,977 44	4,390,569 72
Sections	782,489 32	»	782,489 32	628,044 32
<i>4° Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.</i>				
	259,456 01	»	259,456 01	245,072 40
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	3,742,477 »	»	3,742,477 »	3,778,330 »
Valeur totale des approvisionnements .	13,233,418 51	525,437 30	13,758,855 81	13,395,970 64

(¹) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

N° XXVII.— *Magasins et dépôts.— Résultats d'inventaires, tous services réunis.*

		Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1894.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1895.	DIFFÉRENCES POUR 1895.	
		Tarif de 1894.	Tarif de 1895.		En plus.	En moins.
Voies et travaux.						
Valeur des matériaux.	{ Rails, billes et accessoires { de remploi { vieux . .	4,724,631 »	4,952,070 »	4,920,883 »	»	11,185 »
		5,479,310 »	4,550,555 »	5,881,546 »	»	485,189 »
		1,059,540 80	928,541 »	846,216 »	»	82,523 »
Ensemble (¹). . .		9,243,701 80	10,197,146 »	9,618,447 »	— 578,699 »	
Traction et exploitation.						
4° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.						
a. Objets et matières neufs.						
Matériel, outils, meubles et us- tensiles		912,139 68	893,653 28	580,040 22	»	315,615 06
Combustibles		19,622 75	20,234 68	29,417 72	9,165 04	»
Huiles d'éclairage.		58,921 53	54,234 75	57,551 64	5,276 91	»
Huiles et matières de graissage. Bois de construction		147,511 98 1,196,652 27	151,948 49 1,124,997 57	105,059 26 1,171,849 28	» 46,831 71	28,909 25 »
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et ten- ders, des voitures et wagons.		2,563,854 24	2,516,018 70	1,900,774 15	»	615,244 57
Acier, fonte et fer divers		545,422 40	549,935 94	405,486 28	55,550 54	»
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux		552,250 57	285,989 55	515,222 98	29,235 45	»
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques		42,603 43	45,494 59	107,845 92	64,551 55	»
Tissus, crins, fils, laines et cor- dages, toiles pour bâches, etc.		179,809 95	180,224 85	189,856 01	9,611 18	»
Matières et objets divers		1,052,151 78	971,524 87	1,795,453 72	822,110 85	»
b. Objets et matières non utilisables.						
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).		175,460 75	145,465 25	151,365 44	7,898 21	»
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (²)		209,455 17	180,725 26	259,476 47	58,731 21	»
Total (annexe XXVIII).		7,215,658 48	6,896,507 80	7,041,519 04		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSUMMATEURS.						
Stations et ateliers		1,392,996 51	1,590,569 72	1,407,977 14	17,407 42	»
Sections.		655,523 19	628,014 52	782,489 52	154,475 »	»
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons . .		265,104 78	245,072 10	259,136 01	14,083 91	»
Roues pour locomotives, ten- ders, voitures et wagons		4,577,580 »	5,778,550 »	5,742,477 »	»	58,853 »
Ensemble (¹) (²)		14,082,864 76	12,958,295 64	15,255,418 51	+ 295,124 87	
Valeur totale des approvision- nements au 31 décembre.		23,526,566 26	23,155,459 64	22,851,865 51	— 285,574 15	

(¹) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (voir Annexe XVI et XXVI).

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

(³) Non compris fr. 245-10 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXVIII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires* (¹).

(Valeurs comprises dans les données des annexes XXVI et XXVII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1894. (Tarif de 1895.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1895. (Tarif de 1895.)	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1896.)
			En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	217,520 21	368,508 51	151,188 10	»	360,002 50
Anvers-Dam	153,095 01	163,556 61	12,463 03	»	160,334 23
Braine-le-Comte	225,203 80	245,090 77	19,886 97	»	246,449 38
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	101,711 76	79,691 25	»	22,020 51	65,980 35
Bruxelles-Quartier-Léopold	355,895 86	368,471 35	54,577 49	»	360,043 91
Gand (Gentbrugge).	1,174,859 45	1,276,819 37	101,959 92	»	1,276,372 47
Jemelle	261,457 46	258,595 25	»	2,862 21	256,175 91
Liège	190,006 71	90,904 »	»	99,102 71	89,077 35
Luttre	561,889 97	700,892 60	139,002 65	»	708,027 23
Malines (ateliers centraux)	2,849,255 80	2,725,595 11	»	123,640 60	2,695,588 98
Malines (dépôt du timbre)	4,657 92	»	»	4,657 92	»
Mons	822,979 55	765,196 59	»	59,783 16	753,718 66
Totaux	6,896,507 50	(²) 7,041,519 04	+ 145,011 54		6.981,561 01

(¹) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe précédente.

(²) Non compris fr. 245-10 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et enmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIX. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés.*

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	243,880	122,054	863,198	58.35	11.20	12.15	101,500 »	20,509 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,573	28.50	10.45	15. »	160,022 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	257,692	196,682	1,720,436	28.50	10.45	15. »	204,615 79	35,065 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,153	2,521,100	28.50	10.45	15. »	228,600 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,553,112	26.20	10.95	15.70	244,705 »	47,919 80	332,558 42
1877 . .	389,522	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,883 05	50,909 »	547,796 35
1878 . .	412,056	582,050	3,001,172	25.05	11.50	15.45	206,740 »	62,015 90	560,944 50
1879 (¹).	(²)315,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	556,701 10
1880 (²).	800,835	645,215	4,206,676	31.75	14.50	12 60	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	35.15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	50.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 (³).	1,780,802	1,261,796	7,025,596	50.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,220 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14 89	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	5,520,890	1,547,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.32	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,954	58.27	12 67	14.64	5,075,655 02	238,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	5,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,738	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	15. »	14.78	4,587,084 90	291,490 95	2,081,845 51
1893 (⁴).	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,755 53	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,375,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50

(¹) A partir de 1879, les agents de l'administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements.

(²) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(³) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(⁴) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1^{er} juin 1895. (Voir annexe suivante.)

N° XXX. — Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.

MOIS.	ANNÉE 1894.										ANNÉE 1895.									
	MOUVEMENT.					RECETTES.					MOUVEMENT.					RECETTES.				
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	
Janvier. . .	144	695	1,309	2,148		7,175	26,410	52,725	66,310		221	1,025	1,635	2,901		11,050	58,950	41,575	91,575	
Février. . .	136	652	1,359	2,127		6,800	24,776	55,475	65,051		192	824	1,267	2,283		9,600	51,312	51,675	72,587	
Mars. . .	151	728	1,487	2,366		7,550	27,664	57,175	72,589		207	1,065	1,947	3,219		10,550	40,470	48,675	99,495	
Avril. . .	187	824	1,605	2,614		9,550	51,512	40,075	80,757		278	1,097	1,937	3,532		15,900	41,686	48,925	104,511	
Mai. . .	286	1,075	1,964	5,325		14,500	40,850	49,100	104,250		500	1,254	2,156	3,670		15,000	46,892	55,400	115,292	
Juin. . .	427	1,255	2,125	5,787		21,550	46,950	55,125	121,405		447	1,357	2,587	4,491		22,550	51,506	59,675	133,591	
Juillet. . .	830	1,856	2,881	5,567		41,500	70,528	72,025	184,053		816	1,825	2,878	5,517		40,800	69,274	71,950	182,024	
Août. . .	1,225	5,207	4,514	8,854		61,150	125,286	107,850	294,286		1,255	5,012	4,256	8,525		62,750	114,456	106,400	283,606	
Septembre. .	704	2,454	5,482	6,620		55,200	92,492	87,050	214,742		746	2,155	5,505	6,406		57,500	81,800	87,625	206,925	
Octobre. . .	508	1,189	2,155	5,630		15,400	45,182	55,825	114,407		586	1,508	2,456	4,490		19,500	51,984	60,900	132,184	
Novembre. .	504	1,057	1,872	5,255		15,200	40,166	46,800	102,166		515	1,151	1,974	3,475		15,750	45,852	49,550	108,952	
Décembre. .	488	727	1,511	2,226		9,400	27,620	52,775	69,801		265	840	1,550	2,455		15,250	52,202	55,475	78,987	
Totaux . . .	4,888	15,769	25,840	46,497		244,575	599,222	640,000	1,489,597		5,428	16,965	27,757	50,128		271,400	644,394	695,425	1,609,419	

N° XXXI. — Collisions et déraillements

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS													
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.								
		Rails cassés.	Défectosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectosités du tracé de la voie; surhaussément mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de rectification de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défectueux.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectosités ou avaries au matériel roulant.	Passe position non manœuvrée intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1895 . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	6	11
		1894 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	9
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	14
2	Collisions aux bifurcations .	1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		1894 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1894 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1894 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1895 . . .	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
		1894 . . .	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1895 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1894 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1895 . . .	»	1	2	2	1	1	1	2	»	»	»	11	»
		1894 . . .	»	»	»	»	»	»	»	2	»	1	1	6	»
		Moyenne (1).	»	3	1	1	1	2	3	5	»	1	2	20	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1895 . . .	»	1	»	1	5	»	5	1	15	»	»	1	2
		1894 . . .	»	»	»	1	1	»	5	»	1	»	»	1	»
		Moyenne (1).	1	»	1	1	5	1	5	2	7	»	2	2	»
	Ensemble . . .	1895 . . .	»	2	2	5	5	5	4	3	15	»	»	1	14
		1894 . . .	»	»	»	1	1	4	5	»	5	»	1	2	14
		Moyenne (1).	1	4	1	1	4	6	7	6	9	»	5	5	19

(1) Établie sur les résultats des seize dernières années.

(*) Pour les années 1855 à 1894, voir annexe XXXIII.

— Année 1895.

40

N° XXXII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou à des déraillements de trains.*

Année 1895.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE			
	tués.	blessés.	confusionnés	TOTAL.
A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	2	10	6	18
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	5	10	5	16
En circulant dans l'intérieur des stations.	1	4	1	6
Lors de la fermeture des portières	"	23	4	29
Dans d'autres circonstances	"	2	6	8
TOTAUX. . . .	6	51	20	77
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	5	7	3	15
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	4	1	12
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	1	2	1	4
En circulant dans les stations	2	1	1	4
— le long de la voie.	6	2	1	9
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	4	15	2	21
Dans d'autres circonstances	1	2	1	4
Ivresse, folie, suicide	25	2	"	27
TOTAUX. . . .	51	38	10	99

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	14	5	20	»	»	»	»	20
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres .	1	3	»	4	»	»	»	»	4
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	2	29	6	37	»	»	»	»	37
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	10	»	10	»	1	»	1	11
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	7	88	25	120	»	3	1	4	124
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises.	»	185	68	253	»	»	»	»	253
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	164	37	201	»	»	1	1	202
TOTAUX.	11	403	141	645	»	4	2	6	651
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX.	»	3	»	3	»	»	»	»	3
3° En accrochant des véhicules	3	53	9	65	»	»	»	»	65

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tus.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tus.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	1	17	2	20	"	"	"	"	20
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	"	4	2	6	"	"	"	"	6
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	6	1	1	8	"	"	"	"	8
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	"	7	5	12	"	"	"	"	12
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	"	1	"	1	"	"	"	"	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	1	8	2	11	"	"	"	"	11
Atteints dans d'autres circonstances	1	2	1	4	"	"	"	"	4
TOTAUX.	2	18	8	28	"	"	"	"	28
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	1	3	1	5	"	"	"	"	5
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes .	"	1	1	2	"	"	"	"	2
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	15	2	18	"	"	"	"	18
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	22	4	27	"	"	"	"	27
Atteints dans d'autres circonstances.	1	51	16	68	"	"	"	"	68
TOTAUX.	4	92	24	120	"	"	"	"	120
9° Agents atteints en dehors de tout service :									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	2	2	"	4	"	"	"	"	4
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	3	2	"	7	"	1	"	1	8
Accidents divers	1	1	"	2	"	"	"	"	2
TOTAUX.	8	5	"	13	"	1	"	1	14

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	confusionnés	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	1	4	»	5	»	1	»	1	6
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	4	»	5	»	»	»	»	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	5	»	5	»	»	»	»	5
Totaux.	2	13	»	15	»	1	»	1	16
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	2	»	1	3	»	»	»	»	3
Agents des stations communes	1	4	3	8	»	»	»	»	8
Totaux.	3	4	4	11	»	»	»	»	11
Ensemble pour le littéra C. . .	40	705	191	934	»	6	2	8	942

N° XXXIII. — Dénombrement des accidents

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée (').	Voyageurs.							Employés et ouvriers.							Personnes	
		Par le fait du service, collisions et déraillements.		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.).		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements.		Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies, etc.).		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.	
		Tuds.	Blessés et contusions.	Tuds.	Blessés et contusions.	Tuds.	Blessés et contusions.	Ensemble	Tuds.	Blessés et contusions.	Tuds.	Blessés et contusions.	Tuds.	Blessés et contusions.	Ensemble	Tuds.	Blessés et contusions.
1855	15	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	56	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	01	»	»	»	2	»	2	3	»	»	1	»	1	»	1	»	»
1858	203	»	2	»	4	»	6	6	2	2	3	5	5	5	10	»	»
1859	273	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»
1860	325	»	2	»	2	»	2	4	»	1	6	4	6	5	11	1	2
1861	341	1	4	»	4	1	8	9	»	3	2	10	2	15	15	1	»
1862	309	»	2	»	1	»	3	3	»	2	4	2	4	4	8	2	»
1863	485	»	1	»	15	4	14	18	»	1	3	7	3	8	11	5	1
1864	500	3	9	»	2	5	11	14	1	5	1	7	2	10	12	4	2
1865	500	»	»	»	7	2	7	9	»	3	4	11	4	16	20	5	2
1866	500	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	6
1867	570	»	»	»	5	»	5	5	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1868	505	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	14	5	4
1869	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1870	à	2	40	5	16	7	68	72	4	12	74	175	78	187	205	68	56
1871	715	»	»	»	1	»	1	»	1	5	11	18	12	21	35	9	11
1872	745	»	»	»	3	»	4	4	»	2	9	25	9	25	34	15	10
1873	716	»	1	»	»	»	»	»	»	4	15	18	13	22	35	10	6
1874	746	»	6	»	»	»	6	6	»	»	5	21	5	27	32	8	12
1875	747	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	55	9	40	49	11	12
1876	749	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	52	44	12	7
1877	749	»	2	»	1	4	1	6	1	4	20	25	21	20	50	9	6
1878	749	»	»	»	5	1	5	6	»	»	30	55	50	55	65	7	7
1879	749	»	»	»	5	2	5	5	»	2	46	52	46	51	100	21	15
1880	790	»	8	»	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1881	805	»	»	»	5	3	5	6	»	»	55	62	55	62	95	25	13
1882	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	22	54	51	63	94	19	18
1883	865	»	»	»	5	2	5	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18
1884	869	»	»	»	1	2	1	2	»	»	25	50	25	56	59	22	26
1885	1,122	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	40	60	100	41	52
1886	1,470	»	11	2	15	2	21	26	5	14	55	89	60	105	165	50	25
1887	1,875	6	20	5	8	9	28	37	»	9	76	128	76	137	215	40	50
1888	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	159	205	56	45
1889	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27
1890	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41
1891	2,145	»	11	1	12	1	26	27	1	23	64	115	65	158	205	50	50
1892	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	135	57	153	210	42	50
1893	2,555	4	57	8	17	12	54	66	5	25	88	159	90	184	274	52	16
1894	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	55	102	286	105	559	444	54	40
1895	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	450	558	40	46
1896	2,975	»	20	11	55	11	75	86	5	54	109	579	114	615	727	56	55
1897	5,045	»	5	7	65	7	66	73	2	31	84	402	86	455	519	55	54
1898	5,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	525	596	27	42
1899	5,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	65	515	64	542	406	54	45
1900	5,171	»	5	3	40	5	45	46	2	20	56	297	58	317	575	52	27
1901	5,188	»	1	5	45	5	44	47	»	14	41	350	41	364	405	54	47
1902	5,198	»	15	7	41	7	54	61	»	15	58	315	58	520	584	54	45
1903	5,207	12	156	8	44	20	180	200	5	28	55	655	58	681	759	58	58
1904	5,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	835	50	55
1905	5,241	»	26	12	59	12	85	97	1	30	65	800	64	850	894	55	45
1906	5,247	2	74	4	55	6	127	135	»	57	48	766	48	805	851	21	50
1907	5,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	838	22	41
1908	5,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	56	828	864	50	49
1909	5,270	19	125	6	71	25	104	219	5	45	40	902	45	947	992	26	43
		54	876	170	1,018	224	1,894	2,118	67	765	2,055	10,667	2,122	11,432	13,554	1,161	1,247

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

(2) Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État.

de personnes depuis 1833.

étrangères à l'Administration autres que voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Ivresse, folie, suicide.		TOTAL.			DES VICTIMES.					
Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble			
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
»	»	»	»	»	1	1	1	421,450	50,370	50,370
»	»	»	»	»	1	2	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	5	11	5	1,384,577	507,970	507,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,258,505	618,775	618,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,952,751	651,420	872,785
»	»	1	2	3	9	9	18	2,190,319	655,567	1,181,105
3	»	4	»	4	7	21	28	2,630,741	1,010,120	1,491,965
1	»	5	»	5	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,090
3	»	5	1	6	12	25	35	3,085,510	1,306,485	1,877,170
3	»	7	2	9	12	25	35	3,581,529	1,652,155	2,485,505
2	»	7	2	9	15	25	38	3,470,678	1,512,775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	3,700,111	1,624,525	3,262,110
1	1	7	5	10	12	25	35	3,746,590	1,762,725	3,809,070
3	»	8	4	12	11	15	26	3,658,965	1,599,840	2,866,985
28	»	96	56	152	181	508	480	(1)	(1)	(1)
4	»	13	11	24	25	55	58	6,458,424	2,555,732	5,282,061
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	5,520,151
4	»	14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
2	2	13	14	27	24	55	79	7,840,594	2,911,550	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	55	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
1	5	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656,618
3	»	23	19	42	68	114	182	11,657,417	5,371,582	10,057,009
9	1	34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,654,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	159	15,577,016	5,069,001	9,658,977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874,516
6	4	47	36	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	13,545,827
9	5	59	50	69	101	157	258	25,107,625	7,569,475	15,525,278
9	1	49	51	100	151	216	350	29,101,569	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	52,444,825	9,579,797	21,349,564
11	8	40	55	84	122	189	311	51,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	586	56,913,707	10,024,442	21,424,915
15	2	45	52	75	109	196	305	57,421,220	10,621,524	22,051,965
25	8	65	58	105	124	208	352	40,591,240	11,561,529	25,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
51	5	65	45	108	176	456	652	45,052,882	14,857,925	29,459,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	32,751,848
27	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	34,955,375
12	1	47	55	102	140	554	694	49,657,604	16,696,592	35,847,959
16	1	45	45	80	125	440	565	50,465,945	16,917,754	35,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	35,224,545
21	4	55	51	84	114	591	595	51,657,884	17,946,659	35,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	35,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	37,588,594
25	5	65	63	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	39,055,528
21	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	39,951,755
22	2	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	39,849,545
29	2	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	39,955,975
51	»	53	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954,885	40,567,767
20	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	41,286,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	24,810,541	42,652,870
575	108	1,756	1,355	3,091	4,082	14,681	18,765	—	—	—

2^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXXIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1893.

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.	A double voie	A simple voie	Voyageurs et marchandises	Marchandises seulement
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren ⁽¹⁾	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's	Mét. cour's
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France).	49,323	"	"	49,323	13,650	35,673	49,323	"
Flandre occidentale.	59,868	"	"	59,868	"	59,868	59,868	"
	Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	"	52,046	52,046	"
	Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511	"	43,511	43,511	"
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,913	14,722	20,635	"	20,635	20,635	"
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt.	25,438	"	25,438	"	25,438	25,438	"
	Roulers à Ypres.	22,030	"	22,030	"	22,030	22,030	"
Gand-Ecclou-Bruges	Roulers à Menin	15,012	"	15,012	"	15,012	15,012	"
	47,297	"	"	47,297	1,802	45,495	47,297	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,448	14,500	"	41,078	"	41,078	41,078	"
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroy à Vireux (France)	62,478	3,100	65,578	"	23,678	41,900	65,578
	Est belge. { Embranchements de Louvain, de Florennes, de Lanefle, de Mortalmé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle.	45,717	"	45,717	2,231	43,486	43,486	2,231
		Louvain à Givet (France).	117,251	2,083	119,334	16,012	103,322	119,334
	Landen à Hasselt ⁽²⁾	16,124	"	16,124	4,533	11,591	4,533	11,591
		Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	27,964	"	27,964	"	27,964	"
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260	6,679	95,581	102,260	"
	Nord de la Belgique. { Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins.	73,259	"	73,259	15,013	57,346	60,141	13,116
		Aerschot à Hérentals	20,535	"	20,535	"	20,535	"
		Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	31,916	"	31,916	"	31,916	"
	Anvers à Gladbach (Prusse).	73,241	48,244	121,485	461	121,024	121,445	"
	Sichem à Montaigu.	3,568	"	3,568	"	3,568	3,568	"
Hasselt à Maeseyck.	40,567	"	"	40,567	"	40,567	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas).	18,276	11,907	"	29,283	29,283	"	29,283	"
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt.	54,684	"	54,684	"	54,684	51,543	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	43,281	17,571	60,852	"	60,852	60,852	"
	Liège à Flémalle et embranchements	25,206	"	25,206	"	25,206	7,677	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,585	"	67,485	4,561	62,925	67,486	"
Nord belge.	Charleroy à Erquelinnes	30,633	"	30,633	30,633	"	29,835	768
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	"	15,890	15,890	"	15,890	"
	Namur à Liège.	72,634	"	72,634	72,634	"	72,151	483
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701	10,326	39,375	49,701	"
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	"	9,433	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	"	"	21,146	1,728	19,420	20,356	790
TOTAL.	^{(1) et (2)} 1,279,912	201,611	1,481,533	250,142	1,231,391	1,431,864	49,669	

⁽¹⁾ Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : 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° XXXV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1893.*

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 3, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		au commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge. . . .	4	9	40	4	3	44	"	4	4
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	9	40	4	3	44	"	4	4
Chimay	Belge. . . .	4	40	44	"	2	46	3	2	5
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	40	44	"	2	46	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge. . . .	41	49	30	3	41	44	"	2	2
	Etranger . .	4	3	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	42	22	34	3	41	48	"	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge. . . .	4	8	42	4	"	43	"	5	5
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	8	42	4	"	43	"	5	5
Gand à Terneuzen	Belge. . . .	4	3	7	4	"	8	"	3	3
	Etranger . .	2	3	5	"	"	5	"	4	4
	Ensemble.	6	6	12	4	"	13	"	4	4
Grand Central belge	Belge. . . .	39	64	403	29	4	433	36	90	426
	Etranger . .	7	43	20	41	"	31	4	7	8
	Ensemble.	46	77	423	40	4	464	37	97	434
Hasselt à Maeseyck.	Belge. . . .	4	6	7	4	"	8	4	4	2
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	6	7	4	"	8	4	4	2
Liège à Maestricht	Belge. . . .	4	5	6	"	7	43	4	4	5
	Etranger . .	4	2	3	"	4	4	"	4	4
	Ensemble.	2	7	9	"	8	47	4	5	6
Liégeois-Limbourgeois	Belge. . . .	9	44	23	3	4	27	6	23	29
	Etranger . .	4	2	3	"	"	3	"	"	"
	Ensemble.	10	46	26	3	4	30	6	23	29
Malines à Terneuzen	Belge. . . .	6	4	40	4	2	43	"	2	2
	Etranger . .	2	2	4	4	"	5	"	"	"
	Ensemble.	8	6	44	2	2	48	"	2	2
Nord belge	Belge. . . .	48	29	47	6	29	82	24	55	79
	Etranger . .	4	"	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	49	29	48	6	29	83	24	55	79
Taviers à Embresin.	Belge. . . .	"	"	"	5	4	9	3	3	6
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	"	"	"	5	4	9	3	3	6
Termonde à Saint-Nicolas.	Belge. . . .	2	5	7	"	4	8	"	"	"
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	"	4	8	"	"	"
TOTAUX.	Belge. . . .	400	476	276	51	64	388	74	491	265
	Etranger . .	45	25	40	12	4	53	4	9	10
	Ensemble.	445	201	316	63	62	441	75	200	275

N° XXXVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1895.

Comparaison des années 1895 et 1894.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.														
	Autres à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Eccluse-Bruges.	Gand à Ternes.	Grand Central belge.	Hasselt à Maccyck.	Liège à Maccyck.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Ternes.	Nord belge.	Tartiers à Embresin.	Ternoude à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.														
Locomotives.	13	7	38	10	10	(1) 203	3	(3) 11	20	14	(4) 204	3	6	551
en 1894	13	7	40	10	10	(1) 203	3	(3) 11	20	14	(4) 205	4	6	555
en 1895	"	"	+ 2	"	"	"	"	"	"	"	+ 1	+ 1	"	+ 4
Différences pour 1895.	"	"	+ 2	"	"	"	"	"	"	"	+ 1	+ 1	"	+ 4
Tenders	"	7	37	6	6	124	"	8	20	13	129	"	"	350
en 1894	"	7	39	6	7	124	"	8	20	13	129	"	"	353
en 1895	"	"	+ 2	"	+ 1	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 3
Différences pour 1895.	"	"	+ 2	"	+ 1	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 3
Voitures à vapeur	"	"	7	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	10
en 1894	"	"	7	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	10
en 1895	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Différences pour 1895.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.														
Voitures à voyageurs	5	"	15	3	4	43	"	3	—	5	29	"	1	108
de 1 ^{re} classe	16	"	23	6	4	42	"	3	—	7	28	"	2	131
de 2 ^e —	46	7	99	99	9	227	6	11	—	17	65	"	9	522
de 3 ^e —	17	5	25	25	2	(5) 76	2	(6) 16	—	8	(7) 25	6	3	196
mixtes	84	12	162	46	19	388	8	33	(1)	37	147	6	15	987
Ensemble	14	8	45	7	5	212	2	(8) 14	(1)	12	140	3	4	466
Fourgons à bagages	51	195	314	42	171	5,849	44	215	—	365	3,812	62	30	11,754
découverts	46	6	140	50	13	584	16	68	—	23	474	"	15	1,435
fermés	"	"	8	"	"	6	2	—	—	"	10	"	"	26
pr chevaux	3	8	56	"	4	579	16	—	—	50	50	4	7	779
pr bétail	160	209	518	92	188	7,018	78	289	(1)	438	4,346	65	52	13,394
Ensemble	11	1	1	4	2	17	4	1	(1)	7	7	"	2	57
Véhicules divers	216	230	708	159	214	7,622	92	335	(1)	492	4,638	75	73	14,854
TOTAUX (véhicules de transport)	209	230	726	149	214	7,635	92	337	—	494	4,640	75	73	14,874
en 1894	— 7	"	+ 18	— 10	"	+ 7	"	+ 2	—	+ 2	+ 2	"	"	+ 20
en 1895	— 7	"	+ 18	— 10	"	+ 7	"	+ 2	—	+ 2	+ 2	"	"	+ 20
Différences pour 1895.	— 7	"	+ 18	— 10	"	+ 7	"	+ 2	—	+ 2	+ 2	"	"	+ 20

(1) A la fin de 1895, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 5^e classe, 8 voitures mixtes et 26 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 (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1895 comprenait : 2,879 wagons découverts, 2,337 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 813 wagons pour bétail et 1,093 véhicules divers.

(2) Dont 2
(3) — 5
(4) — 19
(5) — 9
(6) — 10
(7) — 11
(8) — 4

affectés au service spécial des trams-tramways.

N° XXXVII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1895.

Comparaison des années 1895 et 1894.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	410,356	40,114	1,632	482,112	"	"	"	"	440,366	40,114	1,632	482,112
Chimay	"	55,147	158,117	213,264	"	8,232	27,740	35,972 ⁽²⁾	"	63,379	225,857	289,236
Flandre occidentale	1,009,415 ⁽³⁾	178,775	95,223	1,283,413	315	28	"	343	1,009,730	178,803	95,223	1,283,756
Gand-Ecclou-Bruges	235,029	56,912	"	311,941	"	"	"	"	255,029	56,912	"	311,941
Gand à Terneuzen	83,251	51,378	64,006	199,535	"	"	"	"	83,251	51,378	64,006	199,535
Grand Central belge	1,713,103	1,552,365	400,400	3,665,870	84,397	238	"	84,635	1,797,502	1,552,603	400,400	3,750,505
Hasselt à Maastricht	"	"	102,266	102,266	"	"	"	"	"	"	102,266	102,266
Liège à Maestricht	253,658 ⁽⁴⁾	105,174	10,248	369,080	"	"	"	"	253,658 ⁽⁴⁾	105,174	10,248	369,080
Liégeois-Limbourgeois	437,726	351,840	"	789,566	"	"	"	"	437,726	351,840	"	789,566
Malines à Terneuzen	156,772 ⁽⁵⁾	182,622	115,914	455,308	"	"	"	"	156,772 ⁽⁵⁾	182,622	115,914	455,308
Nord belge	1,659,397 ⁽⁶⁾	1,176,800	"	2,836,197	"	"	"	"	1,659,397 ⁽⁶⁾	1,176,800	"	2,836,197
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	74,737	21,867	"	96,604	14,655	4,100	"	18,765	89,402	25,967	"	115,369
TOTAUX pour 1895	6,083,456	3,772,991	1,028,726	10,885,176	99,377	12,598	27,740	139,715	6,182,833	3,785,502	1,056,466	11,024,891
— pour 1894	6,255,259	3,655,151	1,042,512	10,952,922	97,780	12,143	29,225	139,148	6,336,039	3,667,294	1,072,037	11,075,370
Différences pour 1895	- 151,893	+ 117,840	- 14,086	- 51,046	+ 1,597	+ 455	- 1,485	+ 567	- 153,206	+ 118,208	- 15,571	- 50,479

(1) Non compris, depuis 1894, le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Monignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(3) Y compris 146,757 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 112,861 — — par les trains-tramways.

(5) — 9,465 — — par les voitures à vapeur.

(6) — 564,685 — — par les trains-tramways.

N° XXXVIII. — 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 ^{re} classe. (nombre.)	25,926	50,957	2,935	6,363	42,244	75,584
2 ^e — (—)	496,286	217,630	25,496	28,159	298,005	320,823
3 ^e — (—)	1,120,018	637,382	256,830	131,347	2,421,972	1,496,467
Ensemble. (—)	1,342,230	905,969	285,261	165,869	2,762,191	1,592,874
Bagages { taxés au minimum (colis.)	4,737	2,549	•	•	45,384	34,439
— au poids (quintaux.)	4,991	8,779	4,974	5,166	44,034	—
Ensemble.	—	11,328	—	5,166	—	34,439
Petites mar- chandises { taxées au minimum . . (expéditions.)	67,617	33,324	•	•	480,760	75,558
— au poids (quintaux.)	40,945	61,107	20,028	26,867	451,162	445,941
Ensemble.	—	94,431	—	26,867	—	221,499
Grosses mar- chandises { taxées au minimum . . (expéditions.)	9,976	23,532	•	•	31,409	23,859
— au poids (tonnes.)	65,814	496,255	200,408	337,934	792,395	1,346,426
Ensemble.	—	219,787	—	337,934	—	1,369,985
Finances (groups.)	4,489	935	4,876	669	58,150	9,897
Équipages { transportés à grande vitesse (nombre.)	•	•	•	•	2	31
— à petite — (—)	•	•	43	194	•	•
Ensemble. (—)	•	•	43	194	2	31
Chevaux et bestiaux (*) { transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	135	1,629	4,197	18,785
— à petite — (—)	17,471	33,404	1,384	19,041	902	9,704
Ensemble. (—)	17,471	33,404	1,519	20,670	2,099	28,489
Produits extraordinaires (francs.)	—	31,944	—	22,831	—	20,103
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,297,798	—	580,200 ^(*)	—	3,277,017
Dépenses — — (—)	—	805,545	—	430,786 ^(*)	—	1,806,902
Excédents des recettes sur les dépenses . (—)	—	492,253	—	149,414	—	1,470,115
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	62.07 p. %	—	74.24 p. %	—	55.14 p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, administrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors,

(2) Y compris le mouvement (528,825 voyageurs) et la recette (200,957 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, de Gand-Eccloo-Bruges, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement des d'expéditions ou de wagons.

(4) Y compris une somme de 55,804-00 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, du

(5) Y compris une somme de 3,805-00 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette ⁽¹⁾. — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1895.*

DES COMPAGNIES.

GAND-EECLOO- BRUGES.		GAND A TERREUSEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
7,814	43,280	1,736	2,831	416,701	496,461	1,297	2,509	18,712	31,722	217,335	379,707
120,825	118,467	42,325	11,967	605,825	690,209	6,439	9,106	72,047	73,516	1,336,948	1,469,874
172,715	279,382	245,286	181,562	6,544,708	2,831,296	62,491	48,481	1,013,899	474,302	12,437,919	5,780,219
601,354	411,429	259,347	196,360	7,267,234	3,717,966	69,927	60,090	1,101,658	579,540	13,692,202	7,629,797
2,287	4,443	792	1,304	29,604	74,842	874	437	•	•	53,678	140,516
1,625	2,647	1,743	•	24,331	•	395	846	8,053	8,664	54,446	•
—	3,790	—	1,304	—	74,842	—	1,283	—	8,664	—	140,516
50,152	20,039	3,414	1,491	307,171	574,615	27,839	8,803	•	•	636,953	1,037,094
34,399	28,212	14,822	9,834	225,139	•	10,872	12,227	55,777	39,073	553,444	•
—	48,251	—	11,325	—	574,615	—	21,036	—	39,073	—	1,037,094
7,268	8,076	927	1,049	57,613	9,902,920	1,066	1,798	•	•	108,289	13,144,518
153,230	238,271	169,371	113,307	4,680,245	•	36,323	61,548	856,742	589,843	7,234,528	•
—	246,317	—	114,356	—	9,902,920	—	63,346	—	589,843	—	13,144,518
4,576	4,093	457	906	13,884	2,777	1,136	305	3,359	863	84,927	17,445
4	14	•	•	70	2,776	•	•	1	6	74	2,827
•	•	•	•	73	2,455	•	•	•	•	86	2,319
4	14	•	•	143	4,931	•	•	1	6	160	5,176
8,644	9,045	•	•	2,173	6,736	1	44	200	3,586	—	39,798
35,729	16,764	381	3,715	64,770	71,247	433	5,865	636	6,939	—	166,679
44,373	25,809	351	3,715	66,943	77,983	434	5,879	836	10,525	—	206,474
—	44,695	—	43,072	—	187,206	—	15,694	—	72,685	—	438,230
—	781,128	—	671,038	—	14,543,240	—	167,627	—	1,301,199	—	22,619,247
—	425,347	—	322,347	—	7,440,040	—	164,480	—	720,334	—	14,815,784
—	355,781	—	348,691	—	7,403,200	—	3,447	—	580,865	—	10,863,466
—	54.45 p. %	—	18.01 p. %	—	49.09 p. %	—	98.12 p. %	—	55.36 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.

transports d'animaux est exprimé par le nombre de *têtes*; pour les autres lignes concédées ce mouvement est représenté par le nombre

chef de l'exploitation de la section française de Monmignies-frontière à Auvor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay dont il est question dans le renvoi ⁽²⁾ ci-dessus.

N° XXXVIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERSEZEN.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	217,335	379,707	17,440	43,561	16,335	20,863
2 ^e — (—)	4,336,948	4,469,874	456,371	233,243	83,767	65,536
3 ^e — (—)	12,437,919	5,780,249	774,003	481,275	563,830	247,982
Ensemble. (—)	13,692,202	7,629,797	947,814	758,079	663,932	334,381
Bagages { taxés au minimum (colis.)	53,678	140,516	5,553	2,688	3,447	4,558
— au poids (quintaux.)	54,446		4,660	10,256	2,084	3,054
Ensemble.	—	140,516	—	12,944	—	4,612
Petites mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	636,953	1,037,091	107,735	36,522	76,416	69,768
chandises { — au poids. (quintaux.)	553,144		105,232	147,325	35,526	
Ensemble.	—	1,037,091	—	183,847	—	69,768
Grosses mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	108,289	13,144,518	44,978	17,974	11,222	15,450
chandises { — au poids. (tonnes.)	7,281,528		1,490,902	1,597,838	474,822	668,746
Ensemble.	—	13,144,518	—	1,615,812	—	683,896
Finances (groups.)	84,927	17,445	6,725	2,159	14,257	2,902
Equipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	74	2,827	45	405	—	—
— à petite — (—)	86	2,349	—	—	42	495
Ensemble. (—)	160	5,176	45	405	42	495
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	39,795	210	5,313	7	432
(²) — à petite — (—)	—	166,679	2,341	28,904	247	2,495
Ensemble. (—)	—	206,474	2,551	34,217	254	2,627
Produits extraordinaires. (francs.)	—	438,230	—	45,732	—	100,209
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	22,619,247	—	2,653,195	—	1,198,590
Dépenses — — (—)	—	14,815,781	—	1,738,992	—	652,848
Excédents des recettes sur les dépenses. (—)	—	10,803,466	—	914,203	—	545,772
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	65.54 p. %	—	54.47 p. %

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

(2) Voir note de renvoi (2) de la page précédente.

(3) 1,784 envois taxés par expédition et 10,817 tarifés par tête.

(4) 6,503 — — — et 125,201 — —

(5) 8,289 — — — et 134,018 — —

recette ('). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1895. (Suite.)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
NORD DELCE.		TAVIERS A EMBRESIX.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
378,276	681,367	"	"	2,753	2,787	632,439	1,128,285	8.96	2.68
939,379	988,817	43,513	10,863	29,611	18,912	2,639,589	2,787,242	22.14	6.61
5,695,800	2,088,290	"	"	219,455	78,451	19,391,007	8,675,917	68.90	20.37
7,063,455	3,758,474	43,513	10,863	251,819	99,850	22,662,735	12,591,444	100. "	29.86
"	"	"	"	832	416	63,510	361,002	100. "	0.86
71,083	201,894	"	"	524	620	432,497			
—	201,894	—	"	—	1,036	—	361,002	100. "	0.86
"	"	"	"	43,852	15,867	864,956	1,965,532	100. "	4.66
389,062	611,452	2,099	2,717	20,364	15,090	1,105,427			
—	611,452	—	2,717	—	30,657	—	1,965,532	100. "	4.66
"	"	"	"	3,588	2,479	138,077	24,632,729	100. "	58.42
7,879,219	9,027,826	51,503	57,587	83,645	100,614	16,934,649			
—	9,027,826	—	57,587	—	103,090	—	24,632,729	100. "	58.42
71,620	20,729	"	"	8,986	617	186,515	43,882	100. "	0.10
"	"	"	"	"	"	89	3,232	39.65	0.01
387	2,375	"	"	"	"	455	4,919	60.35	0.01
387	2,375	"	"	"	"	574	8,451	100. "	0.02
"	"	"	"	34	201	(3)	45,444	16.76	0.11
5,231	26,456	"	"	211	1,098	(4)	225,632	83.24	0.53
5,231	26,456	"	"	245	1,299	(5)	271,073	100. "	0.64
—	1,707,798	—	729	—	1,089	—	2,293,787	100. "	5.44
—	15,387,004	—	71,896	—	237,668	—	42,167,600	—	100. "
—	5,650,431	—	37,659	—	158,626	—	20,054,337		
—	9,736,573	—	34,207	—	79,042	—	22,113,263		
—	36.72 p. %	—	52.42 p. %	—	66.74 p. %	—	47.56 p. %		

N° XXXIX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Comparaison des	
		Anvers à Gand.	Chimney.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	4	4
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
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	15	10
8	Capitaines et seconds de steamers	4	"
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	1
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	1	"
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	"	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc.	24	28
13	Facteurs de station et surveillants de gare	8	2
14	Chefs-garles, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	16	10
Ensemble (rubrique A).		74	60
B. Agents divers et ouvriers.			
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, contre-maitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	95	34
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. . .	114	75
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.	148	20
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.)	15	"
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	13	4
Ensemble (rubrique B).		385	130
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1895.		459	190
— — — — — pour 1894.		464	193
Différences pour 1895		— 5	— 3

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1893.*

années 1893 et 1894.

DESIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Ecclou- Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Mueseyck.	Liège à Maesricht.	Liège-Lim- bourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taverniers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1893.	1894.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	15	15
"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	3	3
5	1	2	25	1	3	1	3	1	1	"	48	47
"	"	1	18	"	"	2	"	13	"	"	34	33
"	"	2	3	"	"	2	1	"	"	"	8	8
15	1	2	118	1	3	6	7	18	"	1	179	171
26	14	9	151	6	13	26	17	50	"	5	342	337
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4
2	1	"	"	"	"	1	1	85	1	1	95	93
"	1	1	"	"	"	3	"	"	"	1	7	7
1	1	1	18	2	3	7	"	14	"	"	49	49
401	19	20	329	4	32	54	38	253	"	40	912	895
71	6	7	116	"	4	15	7	74	1	2	313	305
57	7	14	275	2	19	54	23	198	1	1	683	636
279	55	60	1,057	18	78	172	98	707	8	26	2,692	2,603
243	59	46	1,676	12	59	122	144	920	6	26	3,442	3,385
585	99	52	944	39	121	227	162	519	6	39	2,982	2,913
174	57	18	658	6	18	226	87	485	1	16	1,944	1,873
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15	15
4	"	1	16	1	2	6	2	85	"	2	166	163
1,006	215	120	3,324	58	230	581	395	2,009	13	83	8,519	8,349
1,285	270	180	4,381	76	308	753	493	2,716	21	109	11,241	10,952
1,158	265	167	4,207	76	300	745	490	2,756	21	110	10,952	—
+ 127	+ 5	+ 13	+ 174	"	+ 8	+ 8	+ 3	— 40	"	— 1	+ 289	—

N° XL. — 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.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand-Eecloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	4	»	»	4	4	»	»	4	2	»	»	2
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tormonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX pour 1895	»	»	»	»	4	»	»	4	4	»	»	4	5	»	2	7
— pour 1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3	4	11
Différences pour 1895	»	»	»	»	+4	»	»	+4	+4	»	»	+4	+4	-3	+4	+2

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1895.

années 1895 et 1894.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.															
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)															
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	4	»	4
»	»	»	»	»	4	4	2	»	»	4	4	»	4	»	4
2	2	»	4	7	5	»	12	4	»	»	4	4	3	»	7
»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	4	4	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
9	4	»	40	16	7	4	24	2	»	»	2	6	6	4	13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	2	3	4	4	6	14	»	»	»	»	»	4	4	8
»	»	4	»	4	»	4	2	»	»	»	»	4	»	4	4
4	5	»	9	7	16	»	23	2	»	»	2	4	4	»	12
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	4	»	4
16	8	3	27	32	35	40	77	5	»	2	7	12	27	5	44
24	47	4	42	39	50	2	91	4	3	4	5	14	30	»	44
-8	-9	+2	15	-7	-15	+8	-14	+4	-3	+4	+2	-2	-3	+5	»
-8	-9	+2	-15	-6	-15	+7	-13								

(174)

(1)

PARTIE B.

POSTES.

(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1895 :

a) L'adhésion à l'Union postale universelle, de la Colonie du cap de Bonne-Espérance et des Protectorats britanniques de Zanzibar et de l'Afrique orientale ;

b) La participation du bureau allemand fonctionnant à Constantinople, au service des envois contre remboursement ;

c) L'adhésion de la Bosnie-Herzégovine, de la Serbie et du Grand-Duché de Finlande, à l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1894, concernant le service des mandats-poste.

Le service des mandats a cessé temporairement de fonctionner avec les îles Hawaï (Sandwich), l'office anglais ne consentant plus à servir d'intermédiaire pour les envois d'argent à destination de ces îles ;

d) L'adhésion du Salvador et de la Serbie, à l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1894, relatif au service international des abonnements aux journaux ;

e) L'adoption du poids maximum de 350 grammes pour les échantillons échangés entre la Belgique et les bureaux autrichiens établis en Turquie.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté ministériel du 8 octobre 1895 a créé des chiffres-taxes de 5, 10, 20, 50 centimes et 1 franc, d'un nouveau type et portant les inscriptions « à payer », « te betalen ».

Ces chiffres-taxes sont destinés à représenter la taxe à percevoir sur toutes les correspondances taxées, à l'exception des envois exprès. Ils ont été mis en usage à partir du 1^{er} novembre.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 44, et III, p. B, 48. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories. . .	{	En 1895.	78,256,362	34,664,643	109,921,005
		En 1894.	75,148,796	30,798,815	105,947,611
		Différences en 1895. .	+ 3,137,566	+ 865,828	+ 4,003,394
			ou + 4.18 p. %	ou + 2.81 p. %	ou + 3.78 p. %
Cartes postales	{	En 1895.	37,695,866	7,482,020	45,177,886
		En 1894.	35,524,398	6,977,737	42,502,135
		Différences en 1895. .	+ 2,171,468	+ 504,283	+ 2,675,751
			ou + 6.11 p. %	ou + 7.23 p. %	ou + 6.30 p. %
Totaux.	{	En 1895.	115,952,228	39,146,663	155,098,891
		En 1894.	110,643,194	37,776,552	148,419,746
		Différences en 1895. .	+ 5,309,034	+ 1,370,111	+ 6,679,145
			ou + 4.80 p. %	ou + 3.63 p. %	ou + 4.50 p. %

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, 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 1895, de 5,067,192 contre 4,550,468 en 1894. C'est, pour 1895, 516,724 cartes ou 11.36 p. c. en plus.

I, p. B, 44, et III, p. B, 48. En 1895, la poste a, en outre, transporté 20,786,585 lettres de service. C'est, sur 1894 (20,578,796), une augmentation de 207,787 lettres ou de 1.01 p. c.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1893	110,695,533	89,061,193	5,691,140	1,441,661
En 1894	103,449,177	82,263,614	4,844,888	1,368,627
Différences en 1893 . . .	+ 7,246,356 ou + 7.00 p. %	+ 6,797,579 ou + 8.26 p. %	+ 876,252 ou + 15.40 p. %	+ 73,034 ou + 5.34 p. %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

Le mouvement des journaux et des imprimés accuse une progression marquée sur celui de l'année précédente. Cette progression est due, en grande partie, aux nombreux envois que les élections communales ont occasionnés.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui III, p. B, 48.
avait été de 74,047,972 en 1894, s'est élevé à 77,206,506 en 1895, soit en plus 3,158,534 lettres ou 4.27 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est pour 1895, de 92,787,596.

C'est une moyenne de 14.47 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1895 (6,410,783 habitants). Cette moyenne était de 14.11 par habitant, pour 1894.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1895, de 4.49 pour mille lettres expédiées (416,254 sur 92,787,596).

En 1895, il est tombé en rebut 177,443 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 48.
Sur ce nombre 93,017 lettres (52.42 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1894, il y avait eu 174,688 lettres-rebut, dont 99,846 (57.16 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1895, de 3,672 dont 185 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 15,655-20. Il en a été retrouvé 1,720 ou 46.84 p. c., parmi lesquelles 26 contenaient pour fr. 853-28 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1894 de 3,292 dont 116 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de 6,913 francs. Sur ce nombre, 1,469 lettres ou 44.62 p. c., dont 20 renfermaient pour fr. 1,028-10 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 29,527,147 en III, p. B, 48.
1894; il est de 30,365,530 en 1895; augmentation : 838,383 ou 2.84 p. c.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, est III, p. B, 48

Annexes
à consulter.

[N° 250.]

tombé de 824,779 en 1894, à 800,940 en 1895, soit 23,839 envois ou 2.98 p. c. en moins pour 1895.

Six objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1895.

Le mouvement international a donné lieu, en 1895, à un échange de 1,150,229 lettres recommandées. C'est, sur 1894 (1,124,959), un accroissement de 25,290 ou 2.25 p. c.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 46,
e III, p. B, 48.

En 1895, il a été expédié 248,916 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 503,643,595-90. C'est, sur 1894, une augmentation de 2,871 en nombre et de fr. 9,919,996-50 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,228 francs pour 1895; il était de 1,202 francs en 1892, de 1,191 francs en 1893 et de 1,202 francs en 1894.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1895, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 106,503-53. C'est, sur 1894, une augmentation de fr. 1,569-45. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,709-50 en 1895, contre fr. 45,026-70 en 1894, soit une augmentation de fr. 682-60.

En *service international*, il a été échangé 148,884 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 155,640,210-46. Comparativement au mouvement de 1894, c'est une augmentation de 2,155 en nombre et de fr. 2,575,563-95 en valeur.

Le mouvement général des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1895, le nombre de 397,800 envois, représentant une valeur de fr. 459,285,804-56, avec un produit de fr. 229,679-05.

Huit lettres-valeur ont été perdues en 1895.

§ 5. ENVOIS EXPRÈS.

III, p. B, 49.

Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1895, de 1,274,813, dont 1,220,896 dans le rayon local du bureau de destination et 53,917 en dehors de ce rayon; 78,159 envois ont été délivrés par la Poste et 1,196,654 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1894 (1,153,615), l'augmentation est de 121,198 (ou 10.50 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 46,
et III, p. B, 48
et 49.

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1895, à 1,073,006 (1) et le montant à fr. 106,259,014-94 (non compris 92,748 titres, s'élevant ensemble

(1) Y compris 23,494 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

à fr. 27,013,262-09, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce); l'augmentation sur l'année précédente est de 9,632 mandats (0.91 p. c.) d'une valeur totale de fr. 1,013,009-22 (0.96 p. c.).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 7,064-30 (2 p. c.), celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 98-96, en 1894, est montée à fr. 99-01, en 1895.

§ 2. BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1895, 1,133,171 bons de poste, d'un montant global de 9,640,741 francs, soit en plus, sur l'année 1894, 24,624 titres (2.18 p. c.), représentant une valeur de 208,359 francs (2.21 p. c.).

II, p. B, 46,
et III, p. B, 48
et 49.

La recette effectuée du chef des taxes perçues, a augmenté de fr. 1,597-40 (2.26 p. c.)

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1895, il a été émis en Belgique 547,364 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 16,750,089-25. C'est, sur 1894, une augmentation de 10,867 (3.25 p. c.) pour le nombre et de fr. 24,567-21 (0.15 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 46,
et III, p. B, 48
et 49.

Il a été payé, pendant le même exercice, 338,013 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 16,839,301-80.

Le produit des taxes a été de fr. 197,593-90, en augmentation de fr. 616-64 (0.31 p. c.) sur celui de l'année précédente.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er} ACCEPTATION.

En 1895, 38,601 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7,720-20, soit une diminution de 8.69 p. c. comparativement à l'exercice précédent (42,276 effets, ayant rapporté fr. 8,453-20 de taxes).

II, p. B, 46,
et III, p. B, 49
et 20.

Il a été fait 262 protêts par huissiers et 196 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser.

II, p. B, 46,
et III, p. B, 49
et 20.

Il a été déposé, en 1895, 2,177,843 effets s'élevant ensemble à fr. 477,711,798-90. C'est, sur 1894, une augmentation de 31,778 en nombre (2.44 p. c.) et de fr. 7,141,083-35 (1.52 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 743,188-50, dépassant de fr. 14,763-95 ou 2.03 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 42,291 protêts par huissiers et 96,478 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 17, Il a été déposé, en 1895, 145,703 coupons ⁽¹⁾ et titres amortis, montant
et III, p. B, 48 ensemble à fr. 1,248,051-54.
et 49.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1894, avait été de 145,483 et le montant, de fr. 1,225,517-15.

Il y a donc eu augmentation de 220 (0.15 p. c.) quant au nombre des valeurs, et de fr. 22,534-41 (1.84 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1894, à fr. 2,754-10, a atteint, en 1895, fr. 2,789-90, soit une différence en plus de fr. 35-80 (1.30 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17, La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des
et III, p. B, 48 quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1895.
et 49.

L'augmentation du nombre de titres déposés (4,817,050) est de 143,618 (3.07 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 192,867,448-35), de fr. 18,676,009-69 (10.72 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 834,140-75, soit une différence en plus de fr. 68,595-70 (8.96 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 43,563 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 707,497-51 et qui ont rapporté fr. 7,205 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

II, p. B, 17, Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait, en 1894,
et III, p. B, 48 par 72,866 titres, est tombé à 70,273.
et 49.

La diminution a donc été de 2,593 (3.56 p. c.).

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 2,798,055-25, contre fr. 2,883,492-41 en 1894, soit une diminution de fr. 85,437-16 (2.96 p. c.).

Les Offices étrangers nous ont transmis 77,452 valeurs, d'où une augmentation de 7,016 (9.96 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,186,010-63, accusant ainsi une diminution de fr. 58,947-33 (1.82 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 8,557) a augmenté de fr. 327-70 (3.98 p. c.).

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17, Il a été souscrit, en 1895, 326,303 abonnements ayant produit une taxe
et III, p. B, 48 de fr. 41,299-97.
et 49.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1894, accusent une diminution

(1) Non compris les coupons des Dettes de l'État qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

de 46,772 (12.54 p. c.) quant au nombre, et une augmentation de fr. 253-35 (0.61 p. c.) du chef de la taxe.

L'anomalie apparente qu'accusent ces résultats s'explique par une diminution notable, en 1895, du nombre des abonnements aux comptes-rendus parlementaires, abonnements qui sont exonérés de toute taxe postale.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le service postal de la Caisse générale d'épargne et de retraite continue à progresser, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies au cours des exercices 1894 et 1895.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1895	1,621,301	124,013,596	458,154	97,189,848 01	682,370	318,466,372 94
En 1894	1,527,654	118,145,397	408,120	86,227,434 66	798,174	289,479,741 32
Différences en 1895 . .	+ 93,647	+ 5,868,199	+ 50,034	+10,962,413 35	+ 84,196	+28,986,631 62
	ou + 6.13 p. %	ou + 4.97 p. %	ou +12.26 p. %	ou +12.71 p. %	ou +10.55 p. %	ou +10.01 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1895	7,604	19,100,774 29	3,629	10,564,146 89	17,221	70,149,800
En 1894	6,982	18,650,664 08	3,116	8,261,559 67	15,278	62,729,100
Différences en 1895 . .	+ 622	+ 450,110 21	+ 513	+ 2,302,587 22	+ 1,943	+ 7,420,700
	ou + 8.91 p. %	ou + 2.41 p. %	ou +16.46 p. %	ou +27.87 p. %	ou +12.72 p. %	ou +11.83 p. %

Caisse de retraite.

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1895.	47,072	778,034	10,471	478,987 94	245	37,618 06	17	425
En 1894	35,317	639,867	9,247	407,188 96	229	17,512 10	14	350
Différences en 1895 . .	+ 11,755	+138,167	+ 1,224	+71,798 98	+ 16	+20,105 96	+ 3	+ 75
	ou + 33.28 p. %	ou + 21.59 p. %	ou + 13.24 p. %	ou + 17.63 p. %	ou + 6.99 p. %	ou +114.81 p. %	ou + 21.43 p. %	ou + 21.43 p. %

Des renseignements plus détaillés figurent dans le compte-rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1893, à fr. 42,503-49; cette somme est supérieure de fr. 4,128-07 ou 10.76 p. c. au montant des droits perçus en 1894 (fr. 38,375-42).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 193,094-79, en 1894, s'est élevée, en 1895, à fr. 202,040-14, soit une augmentation de fr. 8,945-35 ou 4.63 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1893, ce nombre s'élève à 847 bureaux répartis entre 780 localités.

Parmi ces 847 bureaux se trouvent 254 sous-perceptions, 8 bureaux de dépôts de poste et 41 dépôts-relais.

107 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1895; le nombre en est ainsi porté à 7,048.

	En 1895.	En 1894.	Différences pour 1895.
Boîtes attachées aux malles-poste . .	89	91	— 2
— — aux trains vicinaux .	87	74	+ 13
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	584,345	595,295	— 10,950

V

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1894, de 3,288. En 1895, il s'est élevé à 3,366; augmentation : 78.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 563 localités, de 4 ou 5 dans 152 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités et de 10 dans 1 localité.

1 perception et 5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,886 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (119), 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, 31 trois fois, 392 deux fois et 1,439 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1893, au nombre de 20, sur lesquelles circulaient 64 (¹) bureaux ambulants effectuant 64 voyages quotidiens. En 1894, le nombre de ces bureaux a été de 23 faisant par jour 62 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1894, de 6,153 kilomètres; en 1893, il a été de 6,349 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1893, au nombre de 92, soit 3 de moins qu'en 1894 (95).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1894, de 3,863 kilomètres; en 1893, il n'a été que de 3,742 kilomètres; diminution : 123 kilomètres.

En 1893, les services de malles-poste ont transporté approximativement 210,240 voyageurs, soit 6,203 voyageurs de moins qu'en 1894 (216,443).

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 3 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1895.		En 1894.		Différences pour 1895.	
	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	2,455	432	2,087	453	+ 68	— 4
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,521	48	3,436	47	+ 85	+ 4
Totaux	5,676	470	5,523	470	+ 453	«
	5,846		5,693		+ 453	

(¹) La différence, en plus, dans le nombre des ambulants provient du nouveau système de dénomination de ces bureaux. Actuellement les ambulants sont désignés par l'indication du trajet qu'ils effectuent et chaque parcours d'un bureau ambulant est considéré comme un ambulant distinct.

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

La recette faite en 1893 s'élève à fr. 19,712,524-37, soit une augmentation de fr. 489,086-61, ou de 2.54 p. c. sur celle de 1894, qui était de fr. 19,223,437-76.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1893, à la somme de fr. 10,150,535-91, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1893, à 435,749 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 10,586,959-91 et la recette brute à fr. 19,712,524-37, le rapport entre ces deux sommes est de 53.71 p. c., tandis qu'il était, en 1894, de 53.74 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1893, à fr. 9,123,564-46.

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 il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.



ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRÉS PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	42,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	44.08	45,744,622	27.79	52,435,096	45.64	682,475	»
1872.	37,775,478	3.79	45,445,998	— 2.07	53,491,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	46,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,406,249	4.47	46,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.44	47,715,948	4.84	60,522,774	4.33	7,571,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	48,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	48,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	49,152,644	2.22	64,460,413	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,241	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.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	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	29,230,551	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	21,053,916	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.84	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
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,044,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,706	3.90	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.64
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,693,866	6.14
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	2,189,913	3.06	697,390	2.37	2,887,303	2.86	4,336,221	4.01

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1895 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	48,125,198	»
5,474	»	687,349	»	6,854,572	— 46.49	49,403,536	5.40	48,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,004	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,048,724	22.40
46,420	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,774,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,439,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	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	31,753,000	— 4.75
4,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,441	9.86	69,712,000	1.82	28,044,000	— 2.11
3,337,906	28.69	18,416,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,304,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	47.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,463	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	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	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,063	4.00	26,568,984	0.11	14,423,401	4.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	4.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,177,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,493	8.26
326,341	5.07	4,662,562	4.17	843,884	5.41	3,211,195	3.28	3,092,346	4.14

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1893 et 1894.

			ANNÉES		DIFFÉRENCES
			1893.	1894.	pour 1895.
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	248,946	246,043	+ 2,871
		— de l'étranger.	69,586	70,432	— 846
	Ensemble.		318,502	316,477	+ 2,025
	originaires de l'étranger		79,298	76,297	+ 3,001
		Totaux.	397,800	392,774	+ 5,026
	Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	305,643,593 90	295,723,597 40
— de l'étranger.			71,777,580 74	69,858,397 78	+ 1,919,182 96
Ensemble.		377,421,174 64	365,581,995 18	+ 11,839,179 46	
	originaires de l'étranger		61,862,629 72	61,208,448 73	+ 654,180 99
		Totaux.	439,283,804 36	426,790,443 91	+ 12,493,360 45
	Produit	port		80,854 20	77,723 30
droit proportionnel et droit fixe réunis.			448,824 85	446,397 90	+ 2,426 95
Totaux.			229,679 05	224,421 20	+ 5,557 85
Nombre de lettres perdues ou spoliées			8	2	+ 6
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(*) 2,232 60	(*) 4,400	+ 4,432 60
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur		(*) 1,073,006	(*) 1,063,354	+ 9,652
		bons de poste	1,153,471	1,428,547	+ 24,624
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	347,364	336,697	+ 10,667
	Ensemble.		2,573,741	2,528,598	+ 45,143
	mandats originaires de l'étranger.		358,013	365,373	— 7,360
		Totaux.	2,931,754	2,893,974	+ 37,783
	Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur		(*) 106,239,014 94	(*) 105,226,005 72
bons de poste			9,640,741 »	9,432,382 »	+ 208,359 »
mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger			46,750,089 25	46,725,522 04	+ 24,567 21
Ensemble		162,629,845 49	161,383,909 76	+ 1,245,935 43	
	mandats originaires de l'étranger.		46,839,301 80	46,475,341 64	+ 363,990 49
		Totaux.	149,469,146 99	147,859,221 37	+ 1,609,925 62
	Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		359,422 85	352,064 55
Bons de poste			72,450 45	70,552 75	+ 1,597 40
Mandats du service international			197,593 90	196,977 26	+ 616 64
Totaux			628,866 90	619,594 56	+ 9,275 34
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.					
			24	12	+ 12
			4,433 41	545 75	+ 887 66
Effets de commerce.					
a. Acceptation.					
Nombre d'effets déposés.			38,601	42,276	— 3,675
Produit de la taxe			7,720 20	8,455 20	— 735
Nombre de protêts.		par huissiers	262	298	— 36
		par agents des postes	496	202	— 6
b. Encaissement.					
Nombre d'effets		déposés	2,477,845	2,426,067	+ 51,778
		encaissés.	2,016,624	1,967,245	+ 49,376
Montant des effets		déposés	477,744,798 90	470,570,745 85	+ 7,144,083 35
		encaissés.	450,347,765 35	442,967,676 44	+ 7,380,089 21
Produit de la taxe			(*) 743,188 50	728,422 55	+ 14,765 95
Nombre d'effets protestés.		par huissiers	42,291	41,282	+ 1,009
		par agents des postes	96,478	98,329	— 1,851

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1893, transporté celles que renfermaient 1,931,169 lettres recommandées. Six de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,932-60 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 1,075 à charge du Trésor.

(4) Non compris 92,748 mandats s'élevant à fr. 27,015,262-09 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) Non compris 95,855 mandats, s'élevant à fr. 27,440,995-27, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 372-40) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 434-30).

N° II (suite). — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1893 et 1894.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1895.
		1894.	1895.	
Quittances.				
Encaissement.				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)		(¹) 4,817,050	4,673,432	+ 143,618
Montant des quittances	{ déposées encaissées	(¹) 192,867,448 35	174,191,438 66	+ 18,676,009 69
		160,111,683 28	146,534,785 96	+ 13,576,897 32
Produit de la taxe		(¹) 834,440 75	765,545 05	+ 68,895 70
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{ Journaux belges. — étrangers	311,537	359,370	— 47,813
		(¹) 44,746	43,705	+ 1,041
Totaux.		326,303	373,075	— 46,772
Montant des abonnements souscrits		4,990,268 81	2,004,513 63	— 44,274 82
Produit de la taxe		41,299 97	41,046 64	+ 253 33
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
Encaissement.				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		445,703	445,483	+ 220
Montant des coupons et des titres amortis	{ déposés. encaissés.	4,248,051 54	4,225,517 43	+ 22,534 41
		4,229,278 80	4,197,769 69	+ 31,509 41
Produit de la taxe		2,789 90	2,754 40	+ 35 80
Récouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{ originaires de l'intérieur. — l'étranger.	(¹) 70,273	72,866	— 2,593
		77,452	70,436	+ 7,016
Montant des valeurs à recouvrer.	{ — l'intérieur. — l'étranger.	(²) 2,798,055 25	2,883,492 41	— 85,437 46
		3,486,010 63	3,244,957 96	— 58,947 33
des valeurs recouvrées	{ — l'intérieur. — l'étranger.	(²) 2,475,122 49	2,229,945 84	— 54,823 35
		2,536,405 93	2,556,513 45	— 20,407 52
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.		8,557	8,229 30	+ 327 70
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{ par huissiers par agents des postes	429	426	+ 3
		46	9	+ 7

(¹) Y compris 43,363 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 707,497-51 et ayant donné un produit de fr. 7,203.(²) Non compris 1,319 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.(³) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie et du Chili.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
		PRIVÉES				DE SERVICE					Totaux.
		ordinaires.	recommandées	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	1895.	77,208,506	800,940	248,016	78,256,362	18,870,644	1,755,564	20,626,208	98,882,570	37,695,866	5,067,192
	1894.	74,047,072	824,770	246,045	75,118,796	18,649,956	1,777,428	20,427,384	95,546,180	35,524,398	4,550,468
	Différences. .	+3,158,534	- 23,839	+ 2,871	+3,137,566	+ 220,688	- 21,864	+ 198,824	+3,336,390	+2,171,468	+ 516,724
Expéditions de Belgique.	1895.	15,580,890	536,265	69,586	16,186,741	56,225	21,038	78,163	16,264,904	4,225,260	"
	1894.	15,452,099	523,143	70,432	16,045,674	49,348	28,092	75,440	16,121,114	4,061,421	"
	Différences. .	+ 128,791	+ 13,122	- 846	+ 141,067	+ 6,877	- 4,154	+ 2,723	+ 143,790	+ 163,839	"
Expéditions de l'étranger.	1895.	14,784,640	613,964	79,293	15,477,902	53,144	29,068	82,212	15,560,114	3,256,760	"
	1894.	14,075,048	601,796	76,297	14,753,141	51,688	24,284	75,972	14,829,113	2,916,318	"
	Différences. .	+ 712,592	+ 12,168	+ 3,001	+ 727,761	+ 1,456	+ 4,784	+ 6,240	+ 734,001	+ 340,444	"
En général.	1895.	107,572,036	1,951,169	397,800	109,921,005	18,980,013	1,806,570	20,786,583	130,707,588	45,177,886	5,067,192
	1894.	103,575,119	1,949,718	392,774	105,917,611	18,750,992	1,827,804	20,578,796	126,496,407	42,502,135	4,550,468
	Différences. .	+3,996,917	+ 1,451	+ 5,026	+4,003,394	+ 229,021	- 21,234	+ 207,787	+4,211,181	+2,675,751	+ 516,724

(a) Y compris 43,563 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 originales 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.	43,796
	— le Télégraphe.	1,177,100
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste.	34,365
	— le Télégraphe.	19,554

Total. . . 1,274,813

(2) Le nombre des exprès originaux de l'étranger est compris dans celui de 1,274,813 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encasement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encasement.	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE SUR LES M Service interne.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année.	1893	46,842,960 50	750,908 70	416,687 33	41,299 97	359,422 81
	1894	46,293,975 73	736,877 75	409,348 70	41,046 64	352,064 51
Différences pour 1893 . . .	en plus	548,984 77	44,030 95	7,338 63	253 33	7,064 31
	en moins	»	»	»	»	»

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales

QUA

TIMBRES-POSTE.											
		A 1 centime.	A 2 cent.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 25 cent.	A 35 cent.	A 50 cent.	A 1 franc.	A 2 franc.
Résultats de l'année.	1895 . .	95,671,382	10,693,002	37,919,574	74,146,744	3,932,605	13,220,333	987,669	1,217,286	249,691	75,612
	1894 . .	93,851,226	11,109,700	37,155,047	71,830,840	3,737,448	12,853,409	925,776	1,176,744	246,017	78,412
Différences pour 1895 . .	en plus.	1,820,156	»	764,527	2,315,904	195,357	366,924	61,893	40,542	3,674	»
	en moins	»	416,693	»	»	»	»	»	»	»	2,112

Résultats de l'année.	1895 . .	Fr. c. 956,713 82	Fr. c. 213,860 04	Fr. c. 1,895,978 70	Fr. c. 7,414,674 40	Fr. c. 786,561 »	Fr. c. 3,305,083 25	Fr. c. 345,684 15	Fr. c. 608,643 »	Fr. c. 249,691 »	Fr. 151,212
	1894 . .	938,512 26	222,194 »	1,857,752 35	7,183,084 »	747,480 60	3,213,352 25	324,021 60	588,372 »	246,017 »	156,848
Différences pour 1895 . .	en plus.	18,201 56	»	38,226 35	231,590 40	39,071 40	91,731 »	21,662 55	20,271 »	3,674 »	»
	en moins.	»	8,333 96	»	»	»	»	»	»	»	5,036

(a) Supprimées en juin 1894. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.

(b) Créés le 1^{er} novembre 1895.(c) Il n'a été porté en recette, en 1895, que fr. 17,563,869-20, soit en moins fr. 704,968-03, montant de la valeur des timbres-poste employé 1^o pour taxe des non-valeurs; 2^o pour dépôt à la Caisse d'épargne; 3^o pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés par les timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4^o pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5^o pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. En 1894, il avait été porté en recette fr. 17,030,853-48.

Comparaison des années 1893 et 1894.

DAYS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	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.	
497,593 90	72,450 15	50,800 77	4,014,000 20	49,712,524 37	
496,977 26	70,552 75	44,818 09	4,080,779 29	49,223,437 76	
646 64	4,597 40	8,982 68	•	489,086 61	
•	•	•	69,779 09	•	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1893 et 1894.

TITÉS.

ESTROPPES lettres à 11 cen- times.	ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
	Petit format. (a)	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 5 cent. (b)	A 10 cent.	A 20 cent.	A 50 cent. (b)	A 1 franc. (b)	
			A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.								
27,156	"	148,171	33,174,632	2,289,066	170,900	24,945	3,523,592	30,099	36,673	87,020	120,783	18,903	4,883	277,770,025
55,236	8,335	166,129	31,588,768	2,292,813	174,907	31,817	3,457,496	41,887	"	19,718 1/2	32,358	"	"	270,834,095 1/2
"	"	"	1,585,864	"	"	"	66,096	"	36,673	67,301 1/2	88,435	18,903	4,883	+6,935,929 1/2
28 080	8,335	17,958	"	3,747	4,007	7,772	"	11,788	"	"	"	"	"	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
2,987 16	•	16,298 81	1,658,731 60	228,906 60	17,090 •	4,839 •	352,359 20	7,524 75	1,833 65	8,702 •	24,158 60	9,451 50	4,883 •	18,285,837 23
6,075 96	916 85	18,274 19	1,579,438 40	229,281 30	17,490 70	6,363 40	345,749 60	10,471 75	•	1,971 85	6,471 60	•	•	17,700,148 66
•	•	•	79,293 20	•	•	•	6,609 60	•	1,833 65	6,730 15	17,687 •	9,451 50	4,883 •	+ 565,698 57
3,088 60	916 85	1,975 38	•	374 70	490 70	1,554 40	•	2,947 •	•	•	•	•	•	

(22)

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1895, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1895 et en 1894, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES				
	intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement. { 1895. . .	2,771,854	2,215,172	684,004	5,671,030
1894. . .	2,750,846	2,084,622	583,982	5,599,450
Différences pour 1895 .	+ 41,008	+ 130,550	+ 100,022	+ 271,580
	+ 1.50 p. %	+ 6.26 p. %	+ 17.15 p. %	+ 5.05 p. %
Recette. . . { 1895. . .	1,607,959 50	1,777,755 56	408,469 24	3,794,161 90
1894. . .	1,585,717 25	1,628,628 66	534,101 04	3,548,446 95
Différences pour 1895 .	+ 22,222 05	+ 149,124 70	+ 74,368 20	+ 245,714 95
	+ 1.40 p. %	+ 9.16 p. %	+ 22.26 p. %	+ 6.92 p. %

b. Service intérieur.

Des 2,771,854 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 38,989 urgents ou 1,407 sur 100,000 ;
 652 collationnés ou 25 sur 100,000 ;
 196 accusés de réception ou 7 sur 100,000 ;
 et 11,555 enregistrements ou 417 sur 100,000 ;
 Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,558.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,196,654, soit une augmentation de 10.31 p. c. sur l'année 1894 (1).

c. Service international.

De 1894 à 1895, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a augmenté de 6.26 p. c.

Les télégrammes urgents (2) ont augmenté de 45,510 à 53,854, c'est-à-dire de 18.55 p. c.

d. Service de transit.

De 1894 à 1895, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 17.13 p. c. Cette augmentation est due, en grande partie, à un plus grand nombre de télégrammes échangés en transit anglo-allemand.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,860,500 en 1895 (3).

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :

a. Dans des stations de l'État.	582
b, — de compagnies de chemins de fer.	88
c. Au centre des villes ou communes	210

B. Bureaux de compagnies de chemins de fer.

102

982

(1) Depuis le 1^{er} 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.

(3) Dont 128,358 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

D'autre part. 982

C. Bureaux ouverts au départ seulement :

a.	Dans des stations de l'État	66
b.	— — de compagnies de chemins de fer.	13
c.	— bureaux de poste	11
d.	— postes éclusiers	58
e.	— bureaux de police	2
f.	— bureaux militaires	2
		132

D. Bureaux de dépôt 490

Total. . . 1,624

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1895.	
		1895.	1894.		
Longueur des lignes. .	sur poteaux {	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres	
		sur les chemins de fer de l'État.	3,462	3,441	+ 21
		— — — concédés.	1,318	1,318	—
		sur les routes ordinaires . . .	1,458	1,453	+ 5
	sous terre dans les villes.	46	44	+ 2	
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)		400	400	—	
Ensemble.		6,354	6,326	+ 28	
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux {	24,593 <th>24,663<th>— 70</th></th>	24,663 <th>— 70</th>	— 70	
		sur les chemins de fer de l'État.	3,487	3,487	—
		— — — concédés.	2,528	2,523	+ 5
		sur les routes ordinaires . . .	810	314	+ 496
	sous terre dans les villes.	517	517	—	
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)		517	517	—	
Fils conducteurs téléphoniques		26,177	23,268	+ 2,909	
Ensemble.		57,812	54,772	+ 3,040	

Ces chiffres ne comprennent ni 379 kilomètres de lignes (comportant 2,085 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,192 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 57 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (nouvel hôtel de la Marine), pour le service horaire, ni les fils blocs, sonneries Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

Au 1^{er} janvier 1896, le réseau complet de la Belgique comprenait 61,146 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse	1,288
	b. — Hughes	77
	c. Autres systèmes	468
	Total.	1,833

§ 4. RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1895, 10 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1895, de 8,886 agents répartis comme il suit :

	En 1895.		En 1894.		Différences pour 1895.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	240	•	236	•	+ 4	•
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	4,148	253	4,122	245	— 4	+ 8
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs, les facteurs et les téléphonistes provisoires.	4,358	253	4,358	245	•	+ 8
3 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,408	91	3,285	84	+ 123	+ 7
Ensemble	4,766	344	4,643	329	+ 123	+ 15
	8,110		4,972		+ 138	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,652	124	3,582	183	+ 70	— 61
TOTAUX.	8,448	468	8,225	514	+ 193	— 46
	8,886		8,739		+ 147	

(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. RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1898, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,607,939 30	}	3,794,161 90
— international	1,777,753 36		
— de transit	408,469 24		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	263,242 68	}	2,610,807 39
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	27,086 73		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	3,201 69		
Recettes téléphoniques ⁽¹⁾	2,315,276 27		
Total.	fr. 6,404,969 29		

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1898 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. {	Traitements fixes, fr. 3,493,840 ⁽²⁾	}	4,715,920 »
	Salaires 1,220,080 ⁽²⁾		
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	2,000 » ⁽²⁾		
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges	20,768 »		
Matériel, objets de consommation.	654,232 » ⁽²⁾		
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes).	158,476 »		
Total.	fr. 5,551,596 » ⁽²⁾		

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de fr. 853,573 29

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais de 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, etc. (Sommes encaissées en 1898.)

⁽²⁾ Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1893.
à fr. 10.603.400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 4.253.470 20

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 2,707.988 48

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 222.164 06

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publiques de l'État.	{	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 1,295,026 99	}	2,391,076 34
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 1,098,049 33		

Ensemble. . . . fr. 9,554,699 08

Approvisionnements fr. 103,461 02

Travaux prévus, et non exécutés au 31 décembre 1893 fr. 943,239 90

Total égal. . . . fr. 10,603,400 »

Répartie sur les 57,812 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 10,603,400 francs revient à fr. 183-41 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. 44,600 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr. 69,672 »

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr. 15,952 »

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr. 321,825 »

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées fr. 139,500 »

Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ fr. 288,150 »

Fr. 854,899 »

Total des prestations. . . . fr. 879,499 »

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes 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 1893, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 204,888 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.

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.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. TÉLÉPHONIE LOCALE.

Rachat d'une concession téléphonique. — Le Gouvernement s'est substitué, par voie de rachat, au concessionnaire du réseau de Namur, le 1^{er} janvier 1893.

Un arrêté royal du 22 décembre 1894 y maintient les tarifs en vigueur et détermine ceux à appliquer dans les réseaux auxiliaires qui seraient éventuellement rattachés au groupe téléphonique de Namur.

Création de réseaux. — Pendant l'année 1893, l'État a ouvert à Saint-Ghislain, à Soignies, à Dinant, à Antoing et à Ath, des bureaux centraux auxiliaires qui sont rattachés : les deux premiers au groupe de Mons, le troisième au groupe de Namur, les deux derniers au groupe de Tournai-Péruwelz.

Le bureau central du réseau de Louvain a été transféré au nouvel Hôtel des Postes, Télégraphes et Téléphones de cette ville.

Bureaux publics téléphoniques. — L'État a créé, en 1893, des bureaux publics téléphoniques à Anvers (Escaut) quai au Blé de Zélande, à Louvain (Station), à Trooz (Station) et à Knocke (Poste).

Les bureaux publics téléphoniques d'Anvers (avenue de l'Industrie) et de Louvain (rue de la Station) ont été transférés respectivement aux bureaux télégraphiques d'Anvers (Palais de Justice) et de Louvain (Poste).

Le bureau public d'Anvers (place de la Commune) a été supprimé.

Échange téléphonique des télégrammes. — Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Saint-Ghislain, à Antoing, à Soignies, à Dinant et à Ath.

Le bureau de dépôt de télégrammes établi au bureau des postes de Nivelles a été pourvu d'un appareil téléphonique pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

B. TÉLÉPHONIE INTERURBAINE INTERNE.

Unité de conversation. — Un arrêté royal du 29 décembre 1894 fixait à trois minutes l'unité de durée de toutes les conversations téléphoniques interurbaines internes où interviennent des postes établis dans les bâtiments des Bourses de Bruxelles et d'Anvers, pendant les heures où ces Bourses sont ouvertes aux transactions. Cette mesure a été mise en vigueur le 1^{er} février 1895 et est appliquée, *les jours de Bourse*, entre 11 h. 21 m. du matin et 3 h. 21 m. du soir, temps de Greenwich. Cette période est étendue jusqu'à 5 heures du soir, le mercredi, en ce qui concerne les communications échangées avec les postes de la Bourse de Bruxelles.

Extension des relations. — Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Saint-Ghislain- Soignies. . .	{ Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz.
Namur-Dinant.	{ Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.
Antoing-Ath. .	{ Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Dinant.	{ Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Verviers-Spa.
Huy	{ Gand, groupe du Littoral, Louvain, Malines, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.

En outre des relations *partielles* ont été établies entre les réseaux de :

Huy	Mons-Saint-Ghislain-Soignies.
Namur-Dinant .	Groupe du Littoral.
Saint-Ghislain- Soignies, Antoing-Ath .	{ Liège-Trooz-Visé, Verviers-Spa.
Charleroy - La Louvière .	{ Courtrai, groupe du Littoral, Liège-Trooz-Visé, Verviers-Spa.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

1^o Relations franco-belges.

Unité de conversation. — Par application d'une disposition de la convention téléphonique franco-belge, l'unité de conversation a été ramenée à trois minutes à l'égard des communications téléphoniques échangées entre Bruxelles et Paris et entre Anvers et Paris pendant la période comprise entre midi et 3 h. 10 m. du soir, temps de Paris (11 h. 51 m. du matin à 3 h. 1 m. du soir, temps de Greenwich); en vertu d'un nouvel arrangement, depuis le 1^{er} janvier 1893, la susdite période est fixée de 11 h. 30 m. du matin à 3 h. 30 m. du soir, temps de Paris (11 h. 21 m. du matin à 3 h. 21 m. du soir, temps de Greenwich).

Extensions. — Les relations franco-belges suivantes ont été ouvertes dans le cours de l'année 1893 :

Anvers-Boom .	{	Armentières, Cambrai, Dunkerque, Valenciennes - Denain, Béthune.
Anvers.	{	Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Bergues.
Bruxelles-Hal - Nivelles - Vilvorde.	{	Cambrai, Masnières, Béthune.
Gand	{	Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque, Valenciennes-Denain, Béthune, Halluin.
Mons	{	Caudry, Le Cateau, Béthune.
Termonde - Alost-Lokeren - Saint-Nicolas .	{	Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Béthune.
Antoing-Ath. .	{	Armentières, Arras, Béthune, Calais, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix - Tourcoing - Croix-Hem - Lannoy, Valenciennes-Denain.
Soignies - Saint-Ghislain .	{	Arras, Béthune, Cambrai, Caudry, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Le Cateau, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge - Hautmont - Jeumont, Roubaix - Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Courtrai - Roulers.	{	Béthune.
Groupe du Littoral	{	Armentières, Béthune.
Tournai-Péruwelz	{	Calais, Béthune.
Anvers, Charleroy-La Louvière, Soignies-Saint-Ghislain.	{	Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies.

2° *Relations germano-belges.*

Organisation du service. — Une convention téléphonique a été conclue entre l'Allemagne et la Belgique le 28 août 1895.

Le service téléphonique germano-belge a été inauguré le 15 octobre 1895, par la mise en relation des groupes téléphoniques d'Anvers-Boom, de Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, de Liège-Huy-Trooz-Visé et de Verviers-Spa avec les groupes téléphoniques allemands d'Aix-la-Chapelle-Borcette-Eschweiler-Stolberg et de Cologne-Mülheim (Rhin).

Les taxes des communications téléphoniques sont provisoirement fixées de la manière suivante, par unité de trois minutes de conversation :

Aix-la-Chapelle-Verviers et Aix-la-Chapelle-Liège : fr. 1.25 ou 1 mark ;

Cologne-Verviers et Cologne-Liège ; Aix-la-Chapelle-Bruxelles et Aix-la-Chapelle-Anvers : fr. 2 ou mark 1.50 ;

Cologne-Bruxelles et Cologne-Anvers : fr. 2,50 ou mark 2.

Les correspondances du régime de l'abonnement ne sont pas admises dans le service téléphonique germano-belge, qui ne comporte pas non plus de service de nuit.

3° *Relations néerland-belges.*

Organisation du service. — Une convention téléphonique est intervenue entre les Pays-Bas et la Belgique le 11 avril 1895 ; elle institue deux tarifs couvrant respectivement les communications ordinaires et celles du régime de l'abonnement.

La taxe des correspondances ordinaires entre deux points quelconques de la Belgique et de la Néerlande est uniformément fixée à trois francs ou fl. 4.45.

Des abonnements à heures fixes comportant au minimum une durée quotidienne double de l'unité de conversation peuvent être concédés. La taxe mensuelle par période de dix minutes est de 90 francs ou fl. 43.50.

Jusqu'à disposition contraire à concerter entre les deux administrations, les conversations du régime de l'abonnement ne sont pas admises durant les heures de la tenue des Bourses mises en communication téléphonique.

Le service téléphonique néerland-belge a été inauguré le 1^{er} novembre 1895, par la mise en relation, dans les conditions suivantes, des groupes téléphoniques d'Anvers-Boom et de Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde avec les réseaux d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye et de Dordrecht :

1° a) Les bureaux publics téléphoniques des groupes d'Anvers-Boom et de Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde ; b) les établissements privés qui disposent d'un *fil double* de raccordement à l'un des bureaux centraux téléphoniques d'Anvers et de Bruxelles ; c) les abonnés des réseaux de Boom, de Hal, de Nivelles et de Vilvorde peuvent correspondre avec *tous* les abonnés et *tous* les bureaux publics des réseaux d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye et de Dordrecht ;

2° Les abonnés raccordés par *fil simple* à l'un des bureaux centraux

téléphoniques d'Anvers et de Bruxelles peuvent correspondre avec les abonnés et les bureaux publics reliés par un *fil double* à l'un des bureaux centraux d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye et de Dordrecht.

Dans les relations susvisées, l'unité de conversation est ramenée de cinq à trois minutes indivisibles pendant les heures des Bourses de Bruxelles, d'Anvers, d'Amsterdam et de Rotterdam, soit de 11 h. 21 m. du matin à 3 h. 21 m. du soir (temps de Greenwich). Le dimanche, l'unité de conversation est uniformément de cinq minutes.

Voir les annexes IV et V donnant la liste générale des relations téléphoniques interurbaines internes et internationales ouvertes au public (situation au 31 décembre 1895).

Bureaux centraux téléphoniques.

Situation au 31 décembre 1895 :

Bureaux centraux de l'État	41
— exploités par des concessionnaires	3
Total.	<u>44</u>

Ce nombre se décompose comme il suit :

Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques	29
— — — postaux	1
— installés dans des bâtiments spéciaux. au centre des villes	14
Total.	<u>44</u>

Ces 44 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 15 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (*Voir* à la rubrique « Bureaux publics téléphoniques » la liste de ces exploitations).

Bureaux publics téléphoniques.

Au 31 décembre 1895, le nombre des bureaux publics téléphoniques était de 61, se répartissant de la manière suivante :

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de BUREAUX PUBLICS.
Anvers-Boom.	7
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	11
Charleroy-La Louvière.	3
Courtrai-Roulers (réseau concédé).	»
Gand	5
Groupe du Littoral	11
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	5
Liège-Huy-Trooz-Visé.	6
Louvain	2
Malines (réseau concédé)	1
Mons-Saint-Ghislain-Soignies.	1
Namur-Dinant	1
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	2
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	2
Verviers-Spa	4
Total.	61

Nombre des abonnements aux divers réseaux et groupes téléphoniques locaux.
(Situation au 31 décembre 1895.)

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS.					
	Annuels. Reliements par fil simple.	Annuels. Reliements par fil double.	Triennaux. Reliements par fil double.	Semestriels. Reliements par fil simple.	Semestriels Reliements par fil double.	TOTAUX.
A. — Exploitations de l'État						
Anvers-Boom	1,770	66	»	28	»	1,864
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	2,501	160	»	73	5	2,741
Charleroy-La Louvière	305	58	»	5	»	366
Gand	787	1	»	46	»	834
Groupe du Littoral	»	5	207	»	85	207
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	»	5	105	»	1	107
Liège-Huy-Trooz-Visé.	1,062	70	»	24	10	1,166
Louvain.	156	1	»	»	»	157
Mons-Saint-Ghislain-Soignies.	545	65	»	10	»	418
Namur-Dinant	497	28	»	5	»	250
Termonde-Alost-Lokeren-Saint Nicolas.	»	5	61	»	»	66
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	»	12	142	»	5	157
Verviers-Spa.	664	14	»	17	6	701
TOTAUX.	7,767	486	515	208	110	9,084
B. — Concessions.						
Courtrai-Roulers	»	81	»	»	»	81
Malines	61	»	»	1	»	62
TOTAUX.	61	81	»	1	»	143
TOTAUX GÉNÉRAUX.	7,828	567	515	209	110	9,227

*Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux.*

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux télégraphiques chargés de ce service. — 31 décembre 1895.	MOUVEMENT.		
		Année 1894.	Année 1895.	Différences en 1895.
Anvers-Boom.	3	286,931	327,505	+ 40,574
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	11	103,866	175,476	+ 9,610
Charleroy-La Louvière.	5	80,766	86,888	+ 6,122
Courtrai-Roulers.	2	10,198	9,826	— 372
Gand.	3	85,260	80,121	— 5,139
Groupe du Littoral.	7	54,259	59,041	+ 4,802
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.	6	25,204	25,120	— 2,084
Liège-Huy-Trooz-Visé.	4	77,016	87,481	+ 10,465
Louvain.	1	15,670	17,540	+ 1,670
Malines.	1	11,189	5,774	— 5,415
Mons-Saint-Ghislain-Soignies.	3	41,901	45,080	+ 3,179
Namur-Dinant.	2	20,745	24,212	+ 3,469
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	4	14,153	14,545	+ 392
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	4	32,534	33,149	+ 2,615
Verviers-Spa.	2	57,621	45,979	+ 8,558
TOTAUX.	58	937,291	1,037,537	+ 80,246

Développement des fils téléphoniques de l'État.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES en 1895.
	1894.	1895 (1).	
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.	Kilomètres. 18,431	Kilomètres. 20,592	Kilomètres. + 2,161
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne.	1,154	1,140	— 14
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale.	636	636	,
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie internationale (sections belges).	924	1,574	+ 650
Installations diverses.	2,125	2,255	+ 112
TOTAUX.	25,268	26,177	+ 2,909
A ces chiffres, il faut ajouter le développement des fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe, savoir :			
Circuits servant à la téléphonie locale.	186	122	— 64
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne.	7,994	7,670	— 324
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale.	518	548	,
TOTAUX GÉNÉRAUX.	31,766	34,317	+ 2,551

(1) Voir la carte des circuits téléphoniques (annexe I).

Microphones. — Au 31 décembre 1895, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 11,151.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1895, on comptait cinq abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 14 heures 5 minutes, réparties entre quarante cinq abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de vingt-six comportant quotidiennement une durée de 5 heures, réparties entre douze abonnés; le service néerland-belge comptait deux abonnés utilisant ensemble une durée de 20 minutes.

Bureaux de dépôt de télégrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1895, il existait 18 bureaux de dépôt de télégrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

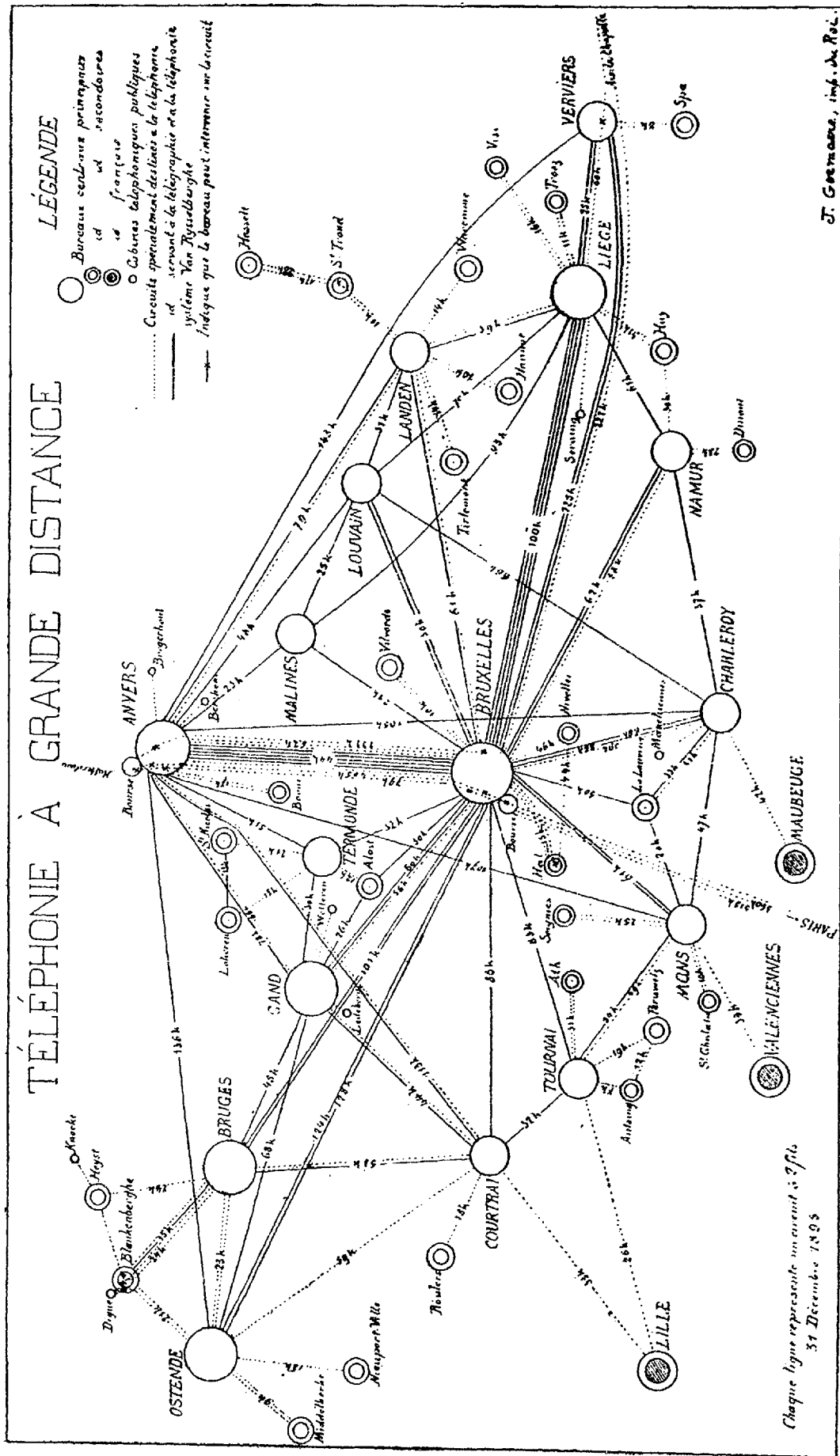
Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1895, 18 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

Mouvement des communications téléphoniques à taxe pleine.

NOMBRE des communications locales payantes.		DIFFÉRENCE en 1895.	NOMBRE des communications inter- urbaines internes.		DIFFÉRENCE en 1895.	NOMBRE des communications inter- nationales.		DIFFÉRENCE en 1895.
1893.	1894.		1893.	1894.		1893.	1894.	
30,281	31,089	— 808	200,811	173,524	+27,487	61,757	62,367	— 610

(18)

ANNEXES
DE LA PARTIE C.



N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1893 et 1894.

		1893.	1894.
		RELATIONS	
		intérieures.	internationales.
		intérieures.	internationales.
Correspondances privées.			
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots.	»	57.26
	11 à 15 —	71.42	23.68
	16 à 20 —	16.30	40.40
	21 à 30 —	8.94	6.25
	31 à 40 —	2.09	4.37
	41 à 50 —	0.73	0.80
Au-delà de 50 mots.		0.82	0.55
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.38	84.40
	— complexes	44.21	44.44
	— urgents	4.41	4.76
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	2.00	0.40
	Nouvelles de bourse	4.26	8.90
	Transactions commerciales.	39.24	59.73
	Correspondances de journaux	0.76	4.16
	Affaires privées.	53.74	29.81
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	43.86	44.64
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de		
	4 à 15'	67.33	58.28
	16 à 30'	24.92	29.72
	31 à 45'	5.92	8.75
	46 à 60'	4.75	2.25
	plus d'une heure	0.08	4.00

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des*

OBJETS DE LA STATISTIQUE.			N O M S D E S					
			Bruxelles- Hal-Nivelles- Vilvorde.	Anvers- Boom.	Gand.	Charleroy- La Louvière.	Liège-Huy- Trooz-Visé.	Louvain.
SERVICE LOCAL.	Abonnements.	Année 1895	646,790 04	457,562 55	160,526 13	83,751 64	225,415 93	14,598 95
		" 1894	570,775 87	412,404 01	157,411 "	82,500 83	200,486 14	13,518 22
		Différences en 1895	+ 76,016 17	+ 25,158 52	+ 3,115 15	+ 1,241 81	+ 22,927 79	+ 880 71
	Conversations.	Année 1895	5,890 50	1,148 50	296 50	200 75	926 50	35 25
		" 1894	5,581 75	2,228 "	545 50	219 75	644 75	27 75
		Différences en 1895	+ 308 75	- 1,079 50	- 49 "	- 19 "	+ 281 75	+ 7 50
	Cartes payantes.	Année 1895	350 "	"	"	"	"	"
		" 1894	177 65	"	"	"	"	25 "
		Différences en 1895	+ 172 55	"	"	"	"	- 25 "
SERVICE INTERURBAIN.	Abonnements.	Année 1895	14,545 "	11,720 "	990 "	420 "	2,760 "	"
		" 1894	15,289 67	9,507 10	555 "	420 "	2,160 "	"
		Différences en 1895	+ 1,055 55	+ 2,551 90	+ 455 "	"	+ 600 "	"
	Conversations.	Année 1895	78,595 50	42,092 "	15,174 "	7,026 "	20,829 "	2,651 50
		" 1894	68,098 55	59,621 "	14,104 85	6,989 70	14,495 53	2,297 50
		Différences en 1895	+ 10,497 15	+ 2,471 "	+ 1,069 15	+ 956 50	+ 6,355 65	+ 554 "
	Abonnements.	Année 1895	11,785 80	" "	"	"	"	"
		" 1894	10,955 60	72 "	"	"	"	"
		Différences en 1895	+ 852 20	- 72 "	"	"	"	"
SERVICE INTERNATIONAL.	Conversations.	Année 1895	69,480 42	11,845 74	1,226 88	627 80	64 62	"
		" 1894	68,520 64	9,792 80	959 56	667 20	"	"
		Différences en 1895	+ 1,159 78	+ 2,052 94	+ 267 52	- 59 40	+ 64 62	"
	Redevances des concessionnaires.	Année 1895	"	"	"	"	"	"
		" 1894	"	"	"	"	"	"
		Différences en 1895	"	"	"	"	"	"
	Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.	Année 1895	200 "	"	"	"	"	"
		" 1894	200 "	"	"	"	"	"
		Différences en 1895	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.	Produits extraordinaires.	Année 1895	12,209 68	4,145 14	647 56	595 67	1,407 55	68 50
		" 1894	4,243 02	2,556 75	1,142 20	526 52	1,275 09	180 18
		Différences en 1895	+ 7,966 66	+ 1,588 41	- 494 64	+ 69 15	+ 154 44	- 111 68
	TOTAUX.	Année 1895. . . fr.	857,646 94	508,520 71	178,861 07	95,521 86	249,401 58	17,154 18
		" 1894. . . fr.	759,458 55	476,071 64	174,497 91	91,535 "	219,039 53	16,048 65
		Différences en 1895. . . fr.	+ 98,208 59	+ 52,449 07	+ 4,365 16	+ 2,188 86	+ 30,342 25	+ 1,105 53

(1) Le chiffre de la recette correspondant au mouvement a été diminué de fr. 301.65, en 1894, et de fr. 400.99, en 1895. Ces sommes représentent Termonde-Alost, le groupe du Littoral, d'une part, et les réseaux du nord de la France, d'autre part.

recettes téléphoniques afférentes à chacun des exercices 1893 et 1894.

RÉSEAUX OU GROUPES.									TOTAUX.
Monst-St-Ghislain-Soignies.	Namur-Dinant.	Verviers-Spa-Trooz.	Bruges-Blankenberghe-Heyst-Ostende-Middelkerke-Nieuport.	Landen-Hannut-Hasselt-St-Trond-Tyrlmont-Waremme.	Termonde-Alost-Lokeren-St-Nicolas.	Tournai-Antoing-Ath-Péruwez.	Courtrai-Roulers.	Malines.	
69,762 71	26,672 67	159,902 52	40,000 14	21,254 94	10,509 46	24,804 69	"	"	1,900,139 95
66,145 77	"	151,219 51	57,588 38	20,047 71	9,270 56	20,708 52	"	"	1,722,575 55
+ 5,616 94	+26,672 67	+ 8,682 81	+ 5,601 76	+ 607 25	+1,058 87	+1,006 17	"	"	+ 177,566 38
77 "	41 "	550 50	550 "	92 25	54 25	90 75	"	4 50	7,747 25
78 50	50 "	280 50	482 50	45 75	65 50	89 25	"	7 "	7,924 50
- 1 50	+ 11 "	+ 50 "	+ 67 50	+ 46 50	- 9 25	+ 10 50	"	- 2 50	- 177 25
"	"	"	"	70 "	"	"	"	"	420 "
"	"	"	"	15 "	20 "	"	"	"	257 65
"	"	"	- "	+ 55 "	- 20 "	"	"	"	+ 182 55
"	"	1,172 50	"	187.85	650 "	"	"	"	52,254 55
"	"	658 75	"	140 "	650 "	"	"	"	27,210 52
"	"	+ 555 75	"	+ 47 85	"	"	"	"	+ 5,025 85
4,716 50	4,066 50	6,800 50	11,170 "	7,720 "	2,700 "	6,057 50	782 80	725 70	212,887 50
4,190 50	2,420 05	5,411 "	9,140 25	6,085 50	2,207 50	4,707 "	960 10	701 00	181,518 55
+ 526 "	+1,646 45	+ 1,389 50	+ 2,029 75	+1,656 50	+ 492 50	+2,250 50	- 177 50	- 66 20	+ 51,568 95
"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,785 80
"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,025 60
"	"	"	"	"	"	"	"	"	+ 760 20
251 60	"	110 12	670 88	"	75 20	5,195 52	- 54 04	"	87,471 64
228 20	"	"	497 28	"	"	5,655 56	61 15	(1) "	84,481 99
+ 5 40	"	+ 110 12	+ 175 60	"	+ 75 20	- 462 04	- 116 09	"	+ 5,289 65
"	"	"	"	"	"	"	1,000 "	1,000 "	2,000 "
"	1,400 "	"	"	"	"	"	1,000 "	1,000 "	5,100 "
"	-1,100 "	"	"	"	"	"	"	"	- 1,100 "
"	"	"	"	500 "	"	"	"	"	500 "
"	"	"	"	500 "	"	"	"	"	500 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
516 69	247 90	825 65	255 60	190 51	82 67	555 70	"	"	21,544 80
442 50	"	525 42	261 75	98 06	70 60	207 65	"	"	11,525 68
+ 74 19	+ 247 90	+ 502 25	- 6 15	+ 92 45	+ 12 07	+ 146 07	"	"	+ 10,019 42
75,504 50	51,028 07	149,141 50	55,656 62	29,815 55	15,851 58	53,588 06	1,727 86	1,750 20	2,276,751 27
71,085 47	5,550 05	138,075 18	47,770 14	27,550 02	12,262 19	29,457 76	2,021 25	1,798 00	2,049,798 04
+ 4 219 05	+27,478 02	+11,068 41	+ 5,866 48	+2,485 35	+1,589 59	+5,951 20	- 295 59	- 68 70	+ 226,955 25

le montant des allocations payées au concessionnaire du réseau de Courtrai, du chef des communications échangées entre Anvers, Courtrai, Gand

N° IV. — *Liste des relations téléphoniques interurbaines internes.*

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Anvers-Boom	Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Anvers-Boom, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Charleroy-La Louvière	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Courtrai, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Courtrai-Roulers	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière (1), Gand, groupe du Littoral, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.
Gand	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Liège-Huy-Trooz-Visé.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Littoral (groupe du)	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.

(1) Service ouvert avec le réseau de Courtrai seulement.

N° IV. — Liste des relations téléphoniques interurbaines internes.

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Louvain.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Malines, Namur-Dinant et Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Malines.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.
Mons-Saint-Ghislain-Soignies .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Namur-Dinant.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz et Verviers-Spa.
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Malines, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Verviers-Spa.
Verviers-Spa.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Mons-Saint-Ghislain-Soignies, Namur-Dinant, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.

N° V. — Relations téléphoniques internationales.

1° Liste des relations téléphoniques franco-belges.

GROUPES et RÉSEAUX BELGES.	GROUPES ET RÉSEAUX FRANÇAIS EN RELATION.
Anvers-Boom.	Armentières, Béthune, Cambrai, Comines, Dunkerque, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Paris et ses réseaux-annexes, Valenciennes-Denain.
Anvers	Bergues, Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy.
Bruxelles - Hal - Nivelles - Vilvorde.	Béthune, Cambrai, Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Paris et ses réseaux-annexes, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Charleroy-La Louvière. . .	Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies, Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Courtrai-Roulers.	Armentières, Arras, Béthune, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Gand	Béthune, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Littoral (groupe du) . . .	Armentières, Béthune, Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy.
Mons - Saint-Ghislain - Soignies.	Arras, Béthune, Cambrai, Caudry, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies, Le Cateau, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Termonde - Alost - Lokeren - Saint-Nicolas.	Béthune, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand.
Tournai-Antoing-Ath-Péruwelz.	Armentières, Arras, Béthune, Calais, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.

2° Liste des relations téléphoniques germano-belges.

GROUPES et RÉSEAUX BELGES.	GROUPES ET RÉSEAUX ALLEMANDS EN RELATION.
Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles - Vilvorde, Liège-Huy-Trooz-Visé, Verviers-Spa.	Aix-la-Chapelle - Borcette - Eschweiler - Stolberg ; Cologne-Mülheim (Rhin).

3° Liste des relations téléphoniques néerlandais-belges.

GROUPES et RÉSEAUX BELGES.	RÉSEAUX NÉERLANDAIS EN RELATION.
Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Dordrecht.

(28)

(1)

PARTIE D.

—

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine, est indiqué ci-après :

	Fin 1893.	Fin 1894.	DIFFÉRENCES POUR 1895.
Bateaux à vapeur.	17	18	— 1
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	29	»
Garde-pêche et navire-école.	4	4	»
Embarcations à vapeur.	1	3	— 2
Totaux . . .	51	54	— 3
Canots	198	218	— 20

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1893.	Fin 1894.	Différences pour 1895.
Fonctionnaires et employés	1,180	1,149	+ 31
Huissiers, messagers, gens de service	12	12	»
Ouvriers	209	204	+ 5
Totaux. . .	1,401	1,365	+ 36

II.

Services d'exploitation.**§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.**

Le mouvement global des passagers a légèrement fléchi en 1895. Il était de 120,143 en 1894; il est descendu à 115,601 en 1895, soit une diminution de 4,544.

Mais l'année 1894, au cours de laquelle a eu lieu l'Exposition internationale d'Anvers, est anormale au point de vue de la comparaison du trafic voyageur, cette exposition ayant, en effet, été de nature à faire relever extraordinairement le trafic-voyageur.

Abstraction faite de 1894, le mouvement de 1895 dépasse de beaucoup celui de tous les exercices antérieurs, et, notamment, de 18,035 unités celui de 1895.

Du reste, la comparaison détaillée avec l'année précédente est, sauf pour les transports à prix réduits, encore à l'avantage de 1895. En effet, il y a augmentation de 9,418 voyageurs à prix entiers, et diminution de 15,962 voyageurs à prix réduits. Or, à l'occasion de l'Exposition universelle d'Anvers, on avait émis des billets spéciaux à taxes très modiques et organisé des trains spéciaux, lesquels, à eux seuls, avaient provoqué un mouvement de 7,516 passagers.

D'après les relevés des billets vendus il y a eu, en trafic anglo-belge, 74,515 voyageurs, en trafic de transit, 41,286 voyageurs, alors que 1894 n'avait donné que 57,887 voyageurs en transit.

Ainsi qu'il a été établi antérieurement, le trafic de transit est beaucoup plus important que ne l'accusent les chiffres ci-dessus, car de nombreux billets pour le trajet entre Ostende et Douvres, débités avec des billets pour au-delà de la Belgique, sont forcément portés au compte du trafic anglo-belge.

44,595 suppléments pour changement de classe à bord des malles ont été délivrés en 1895. Tenant compte de ce facteur, la répartition des passagers est de 92,752 pour la 1^{re} classe et de 22,849 pour la 2^e classe.

La location des cabines particulières a produit 52,456 francs, soit 5,180 francs de plus qu'en 1894.

En totalité, la recette de 1895 a été supérieure de fr. 62,592-09 à celle de 1894, et le service des voyageurs et bagages intervient pour fr. 46,759-11 dans cette augmentation.

On peut donc dire que, malgré le rapprochement peu favorable avec l'année de l'Exposition d'Anvers, les résultats de 1895 sont très brillants, et que les sacrifices que l'Administration s'est imposés pour faire connaître sa ligne maritime et en améliorer les services commencent à porter des fruits.

Pendant l'exercice 1895, le prix des suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe sur le bateau, a été porté de fr. 2-55 à fr. 2-50, dans le but de

diminuer l'échange des monnaies et de faciliter ainsi le travail des distributeurs à bord des malles. Pour éviter toute erreur, le service du recollement des coupons a été modifié et il a été mis en usage un billet de débarquement que doit remettre chaque passager à la sortie du bateau.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il a procuré pour l'année 1893 une recette de fr. 229,906-59 sur le parcours maritime, en augmentation de fr. 16,597-98 sur celle de l'année 1894.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1893 présentent sur ceux de 1894 les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.		En plus.	En moins.
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.		
Colis postaux	88,378	—	Kilogr. 265,154	Kilogr. —	Francs. 22,364 75	Francs. —
Colis express { de 5 kilogr. et moins . . .	—	47,555	—	142,605	—	12,060 81
{ de plus de 5 jusqu'à 10 kilogr.	—	2,852	—	10,821	—	1,682 65
Colis de plus de 10 kilogr. { express	—	—	—	8,879	—	385 85
{ grande vitesse	—	—	520,480	—	4,755 50	—

Les indications du tableau ci-dessus se justifient comme suit :

1^o Colis de 5 kilogrammes et moins.

Ainsi que cela s'est produit les années précédentes, les colis du service express de 5 kilogr. et moins tendent de plus en plus à être remplacés par des *colis postaux*.

L'ensemble du trafic des colis de 5 kilogr. et moins n'en accuse pas moins une augmentation constante dont le graphique ci-joint, dressé pour la période décennale 1885/1893, fait ressortir l'importance.

III, p. D.

Ainsi qu'il résulte de ce graphique, l'instauration d'un service de colis postaux avec l'Angleterre a presque exactement doublé, en dix ans, le nombre des colis de 5 kilogr. et moins, échangés entre ce pays et la Belgique et l'Allemagne.

2^o Colis de plus de 5 kilogrammes.

Par suite de l'amélioration du service de la grande vitesse, les envois du tarif express continuent à diminuer au profit du trafic de la grande vitesse. Mais, comme mouvement et comme recette, l'augmentation de ce dernier trafic compense, maintenant, plus que largement la diminution du trafic express.

En 1894, malgré l'augmentation totale du trafic, l'augmentation de recettes n'était que de 200 francs pour la grande vitesse et le trafic express réunis. En 1893, l'accroissement de recettes est de fr. 2,686-84.

Les transports de chevaux et de finances accusent, d'une part, une dimi-

nution de 803 francs et, d'autre part, une augmentation de fr. 537-50. Ces différences sont dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

Pour les journaux, il existe une diminution de recettes de fr. 801-50. Cette diminution provient du trafic anglo-allemand. Actuellement, dans ce trafic, les journaux sont transportés en service postal entre Douvres et la frontière allemande au lieu d'être transportés en service messageries.

En résumé, la situation du trafic, par nos malles, des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, etc., présente, pour 1895, un excédent de recettes de près de 16,000 francs comparativement à l'exercice 1894. Ce résultat est très satisfaisant si l'on considère que l'excédent de 1894 sur 1895 n'était que de 5,000 francs environ.

Les améliorations suivantes ont été introduites, pendant l'année 1895, dans l'organisation des trains qui sont en correspondance avec les malles.

Service direct Ostende-Carlsbad.

En vue de faciliter les relations entre Londres-Ostende et Carlsbad, et d'offrir aux voyageurs tout le confort désirable, un service direct de wagons-lits a été créé pendant les mois de juillet et août entre Ostende et Carlsbad et retour, par les trains de luxe Ostende-Vienne.

Ce service fonctionne trois fois par semaine ; à l'aller : les lundi, mercredi et vendredi ; au retour : les mardi, jeudi et samedi. Il est assuré au moyen d'un wagon-lits et d'un fourgon, qui sont détachés de l'express Ostende-Vienne à Nuremberg, et qui circulent de la manière suivante entre cette dernière station et Carlsbad :

A l'aller :

Nuremberg D. 7 h. 52 m. avec la correspondance de l'O.-V. arrivant à 7 h. 24 matin.

Carlsbad A. midi 15.

Au retour :

Carlsbad D. 3 h. 40 soir.

Nuremberg A. 8 h. 12 soir, en correspondance avec le train Vienne-Ostende partant à 8 h. 30 soir.

Le trajet de Londres à Carlsbad s'effectue en 26 heures 15 minutes et Carlsbad à Londres en 24 heures 56 minutes.

Relations entre Londres, la Belgique et l'Orient et vice-versa par l'Ostende-Vienne Express.

Une amélioration, très importante au double point de vue de la célérité et du prix de transport, a été apportée dans les relations internationales entre la Grande-Bretagne et les pays d'Orient par la voie d'Ostende-Cologne-

Vienne : 1° vers Budapest-Bucharest-Constantza, d'une part, et 2° vers Trieste et Alexandrie (Égypte), d'autre part.

1. — L'Ostende-Vienne est continué, une fois par semaine, entre Vienne et Constantza (Roumanie), où il est en coïncidence avec un bateau de l'État roumain pour Constantinople.

En sens inverse, le train part de Constantza en correspondance avec un bateau venant de Constantinople. Les horaires de ce service sont réglés de la façon suivante :

A l'aller.

Londres . . .	Départ mardi, 10.5 h. matin.
Vienne (W.B.) . . .	— mercredi, 5 h. soir.
Vienne (S.B.) . . .	— — 5.39 h. soir.
Budapest . . .	— — 10.15 h. soir.
Bucharest . . .	— jeudi, 4.44 h. soir.
Constantza . . .	— — 10 h. soir.
Constantinople	Arrivée vendredi, 11 h. matin (h. or.).

Au retour.

Constantinople	Départ vendredi, 3 h. soir.
Constantza . . .	— samedi, 6 h. matin.
Bucharest . . .	— — 11.15 h. matin.
Budapest . . .	— dimanche, 6 h. matin.
Vienne (S.B.) . . .	— — 10.15 h. matin.
Vienne (W.B.) . . .	— — 11 h. matin.
Londres . . .	Arrivée lundi, 4.48 h. soir (h. occ.).

Le parcours de Londres à Constantinople via Ostende-Constantza, s'effectue en 71 heures, soit une diminution de 5 heures sur la durée du trajet par la voie la plus rapide.

Outre cet avantage, les voyageurs qui utilisent ce nouveau train bénéficient d'une notable réduction sur le prix de transport, la différence en faveur de la voie d'Ostende-Cologne étant d'environ cent francs par billet de 1^{re} classe express de Londres à Constantinople.

2. — L'Ostende-Vienne-Express est également continué, une fois par semaine, depuis le 1^{er} décembre, entre Vienne et Trieste, où il est en coïncidence avec un bateau du Lloyd autrichien pour Alexandrie d'Égypte.

En sens inverse, ce train part de Trieste en correspondance avec un bateau venant d'Alexandrie.

Les horaires de ce service sont établis de la façon suivante :

A l'aller.

Londres (h. occ.)	.	Départ lundi, 10.5 h. matin.
Douvres		— — 12 h. soir.
Bruxelles (N.)	. .	— — 6 h. soir.
Vienne (h. c.)	. .	— mardi, 5 h. soir.
Trieste		Arrivée mercredi, 8.20 h. matin.
Alexandrie (Égypte)	—	à l'aube dimanche.

Au retour.

Alexandrie (Égypte)	Départ samedi, 9 h. matin.
Trieste.	 — mercredi, 6 h. soir.
Vienne (H.C.)	. . . Arrivée jeudi, 10.50 h. matin.
Bruxelles (N.)	. . — vendredi, 8.12 h. matin.
Ostende (Q.)	. . . Départ — 10.50 h. matin.
Londres	 Arrivée — 4.48 h. soir.

Le parcours de Londres à Alexandrie d'Égypte s'effectue en 140 heures environ.

En vue de rendre plus régulière la marche de l'Ostende-Vienne ainsi que celle des trains internationaux nos 77 et 146, un accord est intervenu avec les administrations étrangères dans le but de retarder d'un quart d'heure les horaires de ces trains. En outre, l'express 146, qui était fréquemment surchargé entre Ostende et Bruxelles, a été uniquement réservé aux voyageurs amenés d'Angleterre pour Bruxelles et au-delà; ses arrêts à Bruges et à Gand ont été supprimés et il a été créé, sous le n° 100, un express nouveau qui part d'Ostende-Station à 3.45 h. de relevée et assure tout le trafic intérieur.

Afin d'augmenter l'intervalle entre le départ du bateau de 10.55 h. soir vers Douvres et l'arrivée de la malle en coïncidence à Ostende-Quai avec l'express 108, le départ de ce dernier a été retardé jusqu'à minuit 25.

L'utilité de cette mesure est de faire disparaître les causes de danger qui pourraient résulter de la présence simultanée des deux malles dans la rade d'Ostende.

Colis postaux et petits paquets. — Des horaires rapides ont été fixés pour le transport des colis postaux et des petits paquets échangés

1° entre la Belgique et l'Angleterre;

2° entre l'Allemagne et l'Angleterre en transit par la Belgique.

Dans le but de faciliter les formalités multiples à remplir à Ostende pour l'expédition des colis postaux de la Belgique vers l'Angleterre et d'assurer dans une plus large mesure le départ régulier de la malle partant d'Ostende à 10.55 h. soir, il a été recommandé aux bureaux de Bruxelles et de Gand de ne plus remettre aux trains nos 117 et 74 arrivant à 10.29 h. soir et

10.48 h. soir, que les colis dont le départ n'aurait pu avoir lieu par le train n° 111 arrivant à 8.09 h. soir.

Différentes améliorations ont été introduites en 1895 dans le service du personnel à Douvres, afin d'accélérer les opérations d'embarquement et de débarquement des colis et ainsi obvier aux irrégularités du départ des trains et des paquebots.

Un nouveau paquebot de vitesse est entré en ligne le 19 août 1895. Il a reçu le nom de *Rapide*.

Un bateau du type *Marie-Henriette* a été commandé à la Société John Cockerill, à Seraing, pour être livré en 1897; il portera à 9 le nombre de steamers affectés au service de la ligne d'Ostende-Douvres. Les Chambres ont voté un crédit de 2,205,000 francs pour cette construction.

Un paquebot d'ancien type *Parlement belge* a été remis à l'Administration des Domaines et vendu publiquement.

2,162 traversées ont été effectuées en 1895, et leur durée moyenne a été :

Pour les trois paquebots type <i>Flandre</i>	3 h. 47' ;
Pour les deux paquebots type <i>Princesse</i>	3 h. 37' 1/2 ;
— — — — — <i>Marie-Henriette</i> et <i>Léopold II</i> .	3 h. 31' ;
Pour le paquebot <i>Rapide</i>	3 h. 50' ;

L'exploitation du service a coûté, en 1895, une somme de fr. 4,469,107-64, soit fr. 1,250,156-22 de plus que l'année précédente. II, p. D.

Cette augmentation provient pour la plus grande partie :

1° De ce que le personnel a dû être renforcé à raison de l'entrée en ligne d'un nouveau paquebot; il en est résulté une charge nouvelle de 40,240 fr. ;

2° De ce qu'un crédit de 10,000 francs a été alloué pour améliorer la position d'une certaine catégorie du personnel actif inférieur ;

3° De ce que l'exercice 1894 n'a eu à supporter, au budget ordinaire, qu'une augmentation de 1,056,000 francs pour le paiement du deuxième acompte du paquebot *Rapide*, tandis que l'exercice 1895 doit faire face à une dépense de 2,205,000 francs, pour la construction du nouveau paquebot; de ce chef, la charge en plus se traduit par une somme de 2,205,000 francs — 1,056,000 francs = 1,149,000 francs.

En 1894, la dépense moyenne par traversée avait été de fr. 1,479-31 et la recette de fr. 493-79; en 1895, le coût s'est élevé à fr. 2,067-11 et le produit à fr. 525-95.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une moins-value de fr. 1,187,544-13 pour 1895.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1895.	En 1894.	Différence pour 1895.
Coût par kilomètre	17.97	12.86	+ 5.11
Produit	4.57	4.29	+ 0.28

§. 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. D. De fr. 106,962-10 en 1894, la dépense d'exploitation est montée, en 1895, à fr. 125,948-69; l'augmentation, fr. 18,986-59, résulte de travaux d'entretien plus dispendieux qui ont dû être effectués au matériel flottant.

Le mouvement détaillé ci-après montre une diminution assez sensible dans le nombre des voyageurs; cette diminution s'explique par ce fait qu'en 1894, une exposition universelle a provoqué une grande affluence de monde à Anvers.

Par contre, il y a eu un accroissement dans le transport des animaux, des colis et des véhicules.

	Mouvement :		Différences pour 1895.
	En 1895.	En 1894.	
Voyageurs	1,801,733	1,905,923	— 104,190
Animaux	111,472	110,712	+ 760
Colis	4,529	5,661	+ 868
Véhicules	76,574	74,778	+ 1,796
Coupons délivrés	1,994,308	2,095,074	— 100,766
Suppléments	7,892	14,856	— 6,944

Le ralentissement dans le mouvement des voyageurs a été en partie cause d'une diminution de fr. 4,206-54 dans la recette (fr. 74,005-56 en 1895 contre fr. 78,212-10 en 1894).

§ 3. — PILOTAGE.

On constate, en 1895, un nouvel accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers.

Ce mouvement s'est chiffré, à l'entrée et à la sortie, par 9,527 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote; il y en avait eu 9,298 en 1894.

Il y a eu également progrès dans le tonnage général pour Anvers : 10,610,018 tonneaux en 1895, contre 10,028,473 en 1894.

II, p. D. Les droits de pilotage perçus dans les différents ports du pays ont procuré une augmentation de recette de fr. 75,886-07 : de fr. 2,590,714-04 en 1894, ils sont montés, en 1895, à fr. 2,664,600-11.

La dépense d'exploitation a été de fr. 2,556,152-22, supérieure de fr. 150,881-55 à celle de 1894. La différence s'explique : 1° par l'augmentation des remises accordées aux pilotes, remises qui se sont accrues par suite du mouvement ascensionnel des recettes; 2° par la dépense qu'a occasionnée le remplacement dans l'Escaut de trois grandes balises détruites par les glaces; 3° par des travaux d'entretien que l'on a été obligé d'effectuer la même année à un nombre de cutters et de goélettes plus grand que de coutume.

Le service du pilotage, à Anvers, qui depuis longtemps ne disposait que

d'une installation provisoire et défectueuse, a été installé en 1893, en même temps que d'autres services de la marine, dans un vaste bâtiment construit au Marché aux Blés de Zélande, devant l'Escaut.

Ce bâtiment est surmonté d'une tourelle au sommet de laquelle on a rétabli les installations du service horaire, détruites en décembre 1893, dans l'incendie de la Maison Hanséatique.

L'appareil, visible de la rade et des bassins, se compose de quatre disques ou palettes placées verticalement, et qui s'abattent au moment de l'indication de l'heure précise, c'est-à-dire avant 1 h. 0'0", temps moyen de Greenwich.

§ 4. — PHARES ET FANAUUX.

Par suite de l'accroissement du tonnage général, la recette est montée, en 1893, à fr. 1,326,006-92, supérieure de fr. 66,237-22 à celle de 1894 (fr. 1,259,749-70).

II, p. D.

De fr. 216,970-11 en 1894, la dépense s'est élevée, en 1893, à fr. 229,142-77; la différence provient pour la plus grande partie de la construction d'un nouveau feu le long de l'Escaut.

Le jalonnement de la passe de 300 mètres de largeur, creusée au travers du Stroombank pour faciliter l'accès du port d'Ostende à mer basse, a été complété au moyen de deux tourelles en fer, érigées dans la dune, à l'ouest du clocher de Mariakerke. Depuis le 1^{er} juillet 1893, un feu blanc, visible à 10 milles, est exhibé toute la nuit sur chacune de ces tourelles.

Les phares d'Ostende, de Blankenberghe et de Knocke, assez rapprochés les uns des autres, avaient tous les trois des feux blancs et fixes; pour remédier aux dangers de confusion qui pouvaient naître de cette uniformité, on a modifié le feu intermédiaire, celui du phare de Blankenberghe : à partir du 1^{er} juillet 1893, il a été transformé en feu intermittent; la lumière subit une éclipse de 15 secondes après chaque durée d'éclairage de 45 secondes.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

La recette en 1893, fr. 23,021-90, n'a guère dépassé celle de l'exercice précédent : fr. 22,713-69.

II, p. D.

La dépense a été supérieure de fr. 1,186-71 à celle de 1894, qui avait été de fr. 40,798-13.

Le service de la remorque à Ostende est actuellement assuré par un grand remorqueur et deux petits steamers; ce matériel est devenu insuffisant et il sera nécessaire de faire l'acquisition d'un toueur de grande puissance.

§ 6. — POLICE MARITIME.

Ce service a donné comme produit, en 1893, fr. 125,902-89, soit une diminution de fr. 236-33 comparativement à la recette de 1894.

II, p. D.

La dépense (fr. 98,967-26) a dépassé de fr. 2,074-51 celle de 1894.

III.

Services spéciaux.

§ 1^{er}. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

154 élèves ont suivi, en 1893, les cours des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende; l'année précédente, il y en avait eu 124.

44 bourses ou demi-bourses d'études ont été conférées aux élèves de ces deux établissements; en 1894, on en avait alloué 62.

Les diplômes délivrés en 1893 et en 1894, se répartissent comme suit :

	1893.	1894.
Long cours.	35	43
Cabotage	15	10
Patron-pêcheur	17	3

7 élèves, soit un de plus qu'en 1894, ont fréquenté le cours de navigation institué pour les pêcheurs à Nieuport.

Les cours spéciaux de machines à vapeur marines, rattachés aux écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende, ont été suivis, en 1893, par 63 élèves; leur nombre s'était élevé à 78 en 1894.

4 diplômes de mécanicien-chef de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 2 diplômes de mécanicien-chef de 2^e classe ont été décernés en 1893.

II, p. D.

On constate une diminution de fr. 3,095-60 dans les dépenses occasionnées, en 1893, pour les écoles de navigation; cette différence provient des acquisitions exceptionnelles faites en 1894 et relatées au compte-rendu de cette année.

§ 2. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLES DES MOUSSES.

La surveillance de la pêche dans la mer du Nord a été effectuée alternativement et d'une manière presque continue par le trois-mâts goélette « Ville d'Ostende » et l'avis à vapeur « Ville d'Anvers ».

Comme les années précédentes, les élèves de l'école des mousses ont pris part, par brigades de trente, aux croisières effectuées par ces deux bâtiments.

II, p. D.

La dépense a été supérieure de fr. 20,236-87 à celle de 1894, qui s'était élevée au chiffre de fr. 190,588-91; des travaux d'entretien exceptionnels ont dû notamment être effectués à bord du navire-école « Ville de Bruges ».

§ 3. — SAUVETAGE.

Le hangar de sauvetage établi à l'est de Nieuport, a été démoli, et sur un autre emplacement, à proximité du phare, on en a construit un nouveau

auquel on a donné une certaine élégance et des dimensions mieux appropriées à sa destination.

Un navire à voiles abandonné de son équipage a été rencontré en mer et conduit à Ostende avec l'aide d'un toneur de l'administration.

La dépense, qui avait été, en 1894, de fr. 48,301-74 s'est élevée à fr. 52,437-67 en 1895; la construction du nouveau hangar de Nieupoort a occasionné cette augmentation. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les divers services de la marine ont procuré, en 1895, une recette totale de fr. 5,550,656-15, en augmentation de fr. 198,600-72 sur celle de 1894. II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses, qui avaient été, en 1894, de fr. 6,574,048-72, sont montées, en 1895, à fr. 7,793,696-21; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 1,421,647-49; mais il est à considérer que le budget de 1895 doit supporter le crédit nécessaire (fr. 2,203,000) pour l'acquisition du neuvième paquebot destiné au service d'Ostende-Douvres. II, p. D.

Les résultats généraux, en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 1,225,046-77 en faveur de 1894.



(14)

ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1895 et 1894.

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour
			1895.	1894.		1895.	1894.		1895.	1894.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	"	"	19,073	16,330	+ 2,753	172,927 80	118,656 90	+ 24,270 90
		2 ^e — .	"	"	"	27,851	26,561	+ 1,289	192,600 55	183,485 40	+ 9,115 15
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	800	551	+ 249	3,703 89	2,552 25	+ 1,151 53
		2 ^e — .	"	"	"	2,115	484	+ 1,631	7,398 30	1,601 90	+ 5,796 40
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe .	"	"	"	16,654 ⁽¹⁾	14,080 ⁽²⁾	+ 2,474	122,913 45	124,544	+ 18,369 45
		2 ^e — .	"	"	"	23,965 ⁽¹⁾	22,914 ⁽²⁾	+ 1,022	133,610 45	127,912 80	+ 5,697 65
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	11,730 ⁽¹⁾	12,495 ⁽²⁾	— 756	57,292	60,103 20	— 2,811 20
		2 ^e — .	"	"	"	13,512 ⁽¹⁾	26,716 ⁽²⁾	— 13,206	47,535	82,467 35	— 31,932 35
Abonnements			2	"	+ 2	"	"	"	448 56	"	+ 448 56
Location de malles spéciales			"	"	"	"	"	"	370	"	+ 370
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe.			44,595	30,467	+ 5,128	"	"	"	106,867 40	92,718 70	+ 14,148 70
Petites cabines			763	748	+ 15	"	"	"	5,341	5,236	+ 105
Grandes cabines.			3,024	2,701	+ 243	"	"	"	42,336	30,074	+ 3,262
Cabines spéciales			103	57	+ 46	"	"	"	2,854	1,596	+ 1,258
— de luxe			25	18	+ 7	"	"	"	1,875	1,350	+ 525
Ensemble.			—	—	—	115,601 ⁽³⁾	120,145 ⁽⁴⁾	— 4,544	896,103 31	851,388 50	+ 46,714 81
Bagages Kilog.			270	261	+ 9	14,750	14,420	+ 330	1,020 ⁽⁵⁾	995 ⁽⁶⁾ 70	+ 24 30
Chevaux Têtes.			"	"	"	26	46	— 20	1,043 90	1,846 90	— 803
Chiens —			"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voitures Nombre.			"	"	"	"	"	"	"	"	"
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.		"	"	"	2,976	2,301	+ 675	1,448	1,150 50	+ 337 50
	de plus de 1,000 francs. —		"	"	"	"	"	"	"	"	"
Journaux Kilog.			"	"	"	73,300	100,010	+ 26,710	2,193	3,000 30	— 801 30
Colispostaux	de 3 kilog. et moins.		306,065	218,795	+ 87,269	918,195 ⁽¹⁾	656,388 ⁽¹⁾	+ 261,807	76,516 25	54,699	+ 21,817 25
	de 3 à 5 kilog.		12,318	11,209	+ 1,109	36,954 ⁽¹⁾	33,627 ⁽¹⁾	+ 3,327	6,075	5,527 50	+ 547 50
Petit colis.	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins. —	67,325	114,860	— 47,535	201,975 ⁽¹⁾	344,580 ⁽¹⁾	— 142,605	18,278 74	30,319 55	— 12,060 81
		de plus de 5 à 10 kilog. —	41,003	43,835	— 2,832	287,021 ⁽²⁾	306,845 ⁽²⁾	— 19,824	25,950 72	27,643 35	— 1,682 63
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	916,793 ⁽³⁾	825,672 ⁽³⁾	— 8,879	48,032 74	48,418 17	— 385 43
	Grande vitesse. — Poids taxé. .		"	"	"	1,708,125	1,387,645	+ 320,480	47,055 88	42,300 58	+ 4,755 30
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.			"	"	"	165,250	238,290	— 73,040	3,051 85 ⁽⁴⁾	4,400 46 ⁽⁴⁾	— 1,348 61
Dito			"	"	"	"	"	"	4,955 41 ⁽⁵⁾	" ⁽⁵⁾	+ 4,955 41
Produits extraordinaires fr.			"	"	"	"	"	"	3,337 95	2,816 15	+ 521 80
Totaux fr.									1,137,098 75	1,074,506 65	+ 62,592 09

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit des taxes à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1895 et 1894.

SERVICES.	1895.	1894.	Différences pour 1895.																																																																																																																																								
RECETTES.																																																																																																																																											
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,137,098 75	1,074,506 66	+ 62,592 09																																																																																																																																								
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre	74,005 56	78,212 10	— 4,206 54																																																																																																																																								
Pilotage	2,664,600 11	2,590,714 04	+ 73,886 07																																																																																																																																								
Phares et fanaux	1,326,006 92	1,259,749 70	+ 66,257 22																																																																																																																																								
Remorque sur la côte de Flandre . .	23,021 90	22,713 69	+ 308 21																																																																																																																																								
Police maritime.	125,902 89	126,139 22	— 236 33																																																																																																																																								
Écoles de navigation.	"	"	"																																																																																																																																								
Pêche maritime.	"	"	"																																																																																																																																								
Sauvetage	"	"	"																																																																																																																																								
Totaux. . . . fr.	5,350,636 13	5,152,035 41	+ 198,600 72																																																																																																																																								
DÉPENSES.																																																																																																																																											
<table><tr><th></th><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th></th></tr><tr><td>Paquebots-poste entre Ostende et Douvres</td><td>633,802 48</td><td>3,835,305 16</td><td>4,469,107 64</td><td>569,507 69</td><td>2,649,463 73</td><td>3,218,971 42</td><td>+1,250,136 22</td></tr><tr><td>Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.</td><td>67,052 34</td><td>58,896 35</td><td>125,948 69</td><td>65,227 77</td><td>41,734 33</td><td>106,962 10</td><td>+ 18,986 59</td></tr><tr><td>Pilotage</td><td>2,237,594 90</td><td>298,537 32</td><td>2,536,132 22</td><td>2,173,295 70</td><td>211,954 97</td><td>2,385,250 67</td><td>+ 150,881 55</td></tr><tr><td>Phares { Éclairage de la côte . .</td><td>24,830 74</td><td>15,694 46</td><td>40,525 20</td><td>25,258 87</td><td>16,752 73</td><td>42,011 60</td><td>— 1,486 40</td></tr><tr><td>et fanaux. { — de l'Escaut.</td><td>127,713 56</td><td>60,904 01</td><td>188,617 57</td><td>127,033 02</td><td>47,925 49</td><td>174,958 51</td><td>+ 13,659 06</td></tr><tr><td>Remorque sur la côte de Flandre . .</td><td>28,302 30</td><td>13,682 54</td><td>41,984 84</td><td>28,524 90</td><td>12,273 23</td><td>40,798 13</td><td>+ 1,186 71</td></tr><tr><td>Police maritime.</td><td>82,245 13</td><td>16,722 13</td><td>98,967 26</td><td>81,959 84</td><td>14,932 91</td><td>96,892 75</td><td>+ 2,074 51</td></tr><tr><td>Services spéciaux</td><td>410 "</td><td>3,735 25</td><td>4,145 25</td><td>24,551 36</td><td>14,661 84</td><td>39,213 20</td><td>— 35,067 05</td></tr><tr><td>Écoles de navigation.</td><td>17,713 08</td><td>9,491 01</td><td>27,204 09</td><td>18,657 28</td><td>11,642 41</td><td>30,299 69</td><td>— 3,095 60</td></tr><tr><td>Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.</td><td>139,397 11</td><td>71,228 67</td><td>210,625 78</td><td>138,344 04</td><td>52,044 87</td><td>190,388 91</td><td>+ 20,236 87</td></tr><tr><td>Sauvetage et stations de signaux . .</td><td>41,599 39</td><td>10,838 28</td><td>52,437 67</td><td>43,892 50</td><td>4,409 24</td><td>48,301 74</td><td>+ 4,135 93</td></tr><tr><td>Totaux fr.</td><td>3,400,661 03</td><td>4,395,035 18</td><td>7,795,696 21</td><td>3,296,252 97</td><td>3,077,795 75</td><td>6,374,048 72</td><td>+1,421,647 49</td></tr><tr><td>Recettes totales . . fr.</td><td colspan="2">5,350,636 13</td><td></td><td colspan="2">5,152,035 41</td><td></td><td>+ 198,600 72</td></tr><tr><td>Dépenses —</td><td colspan="2">7,795,696 21</td><td></td><td colspan="2">6,374,048 72</td><td></td><td>+1,421,647 49</td></tr><tr><td>Excédent { de dépenses . . . fr.</td><td colspan="2">2,445,060 08</td><td></td><td colspan="2">1,222,013 31</td><td></td><td>1,223,046 77</td></tr><tr><td>{ de recettes . . . fr.</td><td colspan="2">"</td><td></td><td colspan="2">"</td><td></td><td>"</td></tr></table>					PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	633,802 48	3,835,305 16	4,469,107 64	569,507 69	2,649,463 73	3,218,971 42	+1,250,136 22	Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	67,052 34	58,896 35	125,948 69	65,227 77	41,734 33	106,962 10	+ 18,986 59	Pilotage	2,237,594 90	298,537 32	2,536,132 22	2,173,295 70	211,954 97	2,385,250 67	+ 150,881 55	Phares { Éclairage de la côte . .	24,830 74	15,694 46	40,525 20	25,258 87	16,752 73	42,011 60	— 1,486 40	et fanaux. { — de l'Escaut.	127,713 56	60,904 01	188,617 57	127,033 02	47,925 49	174,958 51	+ 13,659 06	Remorque sur la côte de Flandre . .	28,302 30	13,682 54	41,984 84	28,524 90	12,273 23	40,798 13	+ 1,186 71	Police maritime.	82,245 13	16,722 13	98,967 26	81,959 84	14,932 91	96,892 75	+ 2,074 51	Services spéciaux	410 "	3,735 25	4,145 25	24,551 36	14,661 84	39,213 20	— 35,067 05	Écoles de navigation.	17,713 08	9,491 01	27,204 09	18,657 28	11,642 41	30,299 69	— 3,095 60	Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	139,397 11	71,228 67	210,625 78	138,344 04	52,044 87	190,388 91	+ 20,236 87	Sauvetage et stations de signaux . .	41,599 39	10,838 28	52,437 67	43,892 50	4,409 24	48,301 74	+ 4,135 93	Totaux fr.	3,400,661 03	4,395,035 18	7,795,696 21	3,296,252 97	3,077,795 75	6,374,048 72	+1,421,647 49	Recettes totales . . fr.	5,350,636 13			5,152,035 41			+ 198,600 72	Dépenses —	7,795,696 21			6,374,048 72			+1,421,647 49	Excédent { de dépenses . . . fr.	2,445,060 08			1,222,013 31			1,223,046 77	{ de recettes . . . fr.	"			"			"
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.																																																																																																																																					
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	633,802 48	3,835,305 16	4,469,107 64	569,507 69	2,649,463 73	3,218,971 42	+1,250,136 22																																																																																																																																				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	67,052 34	58,896 35	125,948 69	65,227 77	41,734 33	106,962 10	+ 18,986 59																																																																																																																																				
Pilotage	2,237,594 90	298,537 32	2,536,132 22	2,173,295 70	211,954 97	2,385,250 67	+ 150,881 55																																																																																																																																				
Phares { Éclairage de la côte . .	24,830 74	15,694 46	40,525 20	25,258 87	16,752 73	42,011 60	— 1,486 40																																																																																																																																				
et fanaux. { — de l'Escaut.	127,713 56	60,904 01	188,617 57	127,033 02	47,925 49	174,958 51	+ 13,659 06																																																																																																																																				
Remorque sur la côte de Flandre . .	28,302 30	13,682 54	41,984 84	28,524 90	12,273 23	40,798 13	+ 1,186 71																																																																																																																																				
Police maritime.	82,245 13	16,722 13	98,967 26	81,959 84	14,932 91	96,892 75	+ 2,074 51																																																																																																																																				
Services spéciaux	410 "	3,735 25	4,145 25	24,551 36	14,661 84	39,213 20	— 35,067 05																																																																																																																																				
Écoles de navigation.	17,713 08	9,491 01	27,204 09	18,657 28	11,642 41	30,299 69	— 3,095 60																																																																																																																																				
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	139,397 11	71,228 67	210,625 78	138,344 04	52,044 87	190,388 91	+ 20,236 87																																																																																																																																				
Sauvetage et stations de signaux . .	41,599 39	10,838 28	52,437 67	43,892 50	4,409 24	48,301 74	+ 4,135 93																																																																																																																																				
Totaux fr.	3,400,661 03	4,395,035 18	7,795,696 21	3,296,252 97	3,077,795 75	6,374,048 72	+1,421,647 49																																																																																																																																				
Recettes totales . . fr.	5,350,636 13			5,152,035 41			+ 198,600 72																																																																																																																																				
Dépenses —	7,795,696 21			6,374,048 72			+1,421,647 49																																																																																																																																				
Excédent { de dépenses . . . fr.	2,445,060 08			1,222,013 31			1,223,046 77																																																																																																																																				
{ de recettes . . . fr.	"			"			"																																																																																																																																				

N° III. — *Paquebots de l'État-Belge.*

Période décennale 1885-1895.

MOUVEMENT DES COLIS DE 5 KILOGRAMMES ET MOINS.

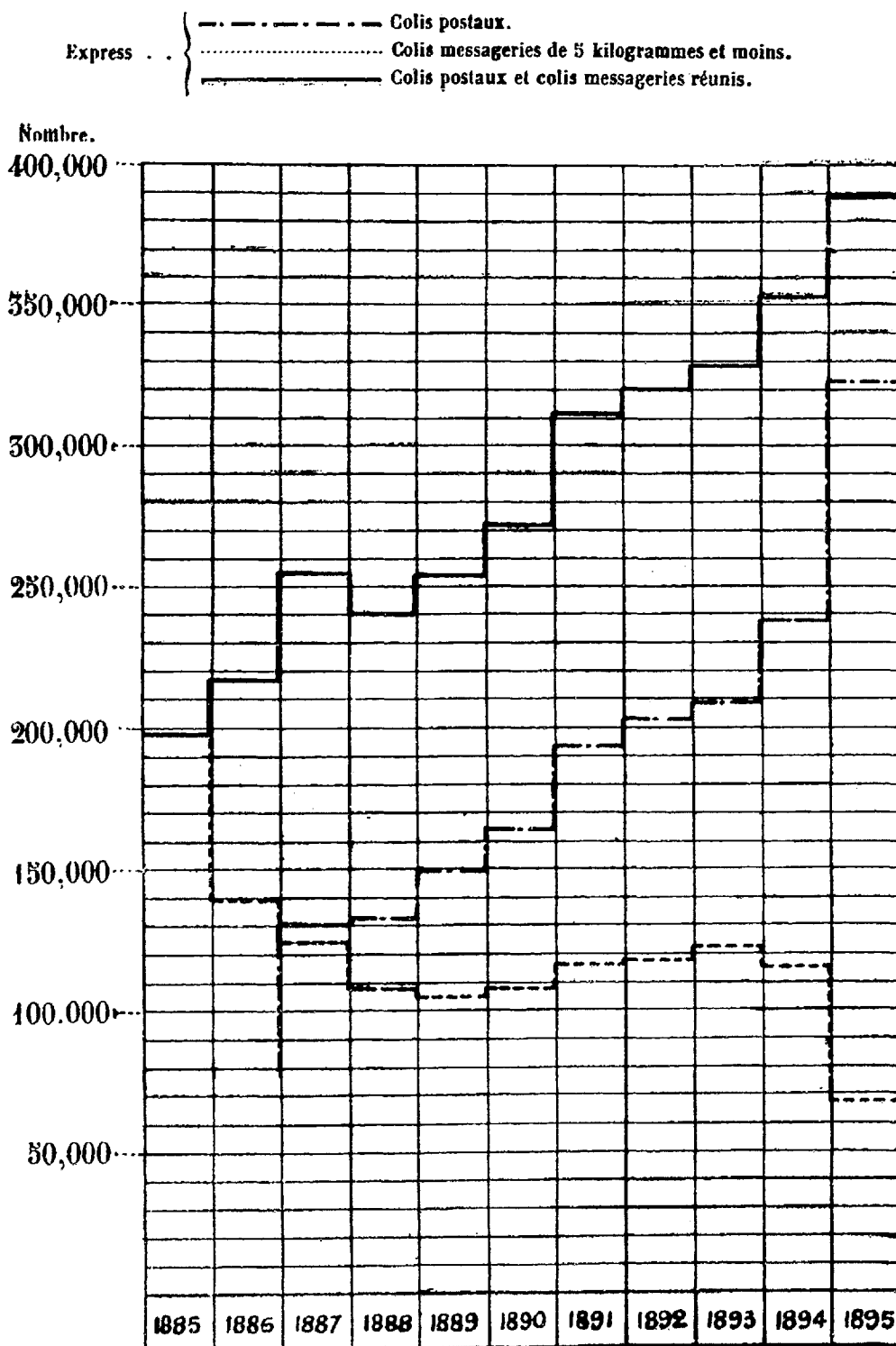


TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. Situation financière. — Principaux résultats.

Annexes à consulter.

	PAGES.	
§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges	A, 4	II, XI et XII de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation	A, 5	III, V, VI, VII, VIII et IX »
§ 3. Ressources, charges et encaisse	A, 4	III, IV, V, VI, VII, VIIbis »
§ 4. Bilan	A, 5	I, II, IV, VI, VII, VIIbis et XXVII »
§ 5. Revenu du capital utile	A, 8	
§ 6. Coefficient d'exploitation	A, 8	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Résultats par unité de trafic	A, 8
Personnel	A, 9
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 10

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

A. Travaux de premier établissement, d'amélioration et de parachèvement imputés sur fonds capital.

§ 1 ^{er} . Construction de lignes	A, 15	XII »
§ 2. Travaux d'extension, d'amélioration et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 15	

Annexes à consulter.

B. Situation des lignes en exploitation. — Vales. — Stations.

— Matériel fixe du réseau.

		PAGES
XIII de la partie A.	§ 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1895	A, 15
XIII	» § 2. Longueur moyenne exploitée en 1895	A, 16
XIV	» § 3. Rails	A, 16
XIV	» § 4. Billes et traverses	A, 18
XV	» § 5. Profil et courbes	A, 19
XV	» § 6. Signaux	A, 19
	§ 7. Passages à niveau	A, 19
	§ 8. Raccordements industriels et gares privées	A, 19
	§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 20
	§ 10. Stations	A, 20
	§ 11. Ponts à peser	A, 21
XVI	» § 12. Approvisionnements au 31 décembre 1895	A, 21

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XVII et XIX	» § 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 25
XVIII	» § 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 25
	§ 3. Wagons de particuliers	A, 25
	§ 4. Prix et travail des moteurs et des véhicules	A, 25
XX	» § 5. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État	A, 27
	§ 6. Nombre et parcours des trains	A, 28
XXI	» § 7. Parcours kilométrique des voitures à voyageurs de l'État et de l'Étranger sur le réseau de l'État	A, 28
	§ 8. Utilisation du matériel à voyageurs	A, 29
XXI	» § 9. Parcours kilométrique des wagons de l'État et de l'Étranger sur le réseau de l'État	A, 29
	§ 10. Utilisation du matériel à marchandises	A, 50
XXI	» § 11. Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État.	A, 51
XXI	» § 12. Composition moyenne des trains de l'État	A, 51
XXII	» § 13. Achat de combustibles.	A, 52
	§ 14. Consommation de combustibles	A, 52
XXIV	» § 15. Charbon consommé par les locomotives.	A, 53
XXIII et XXV	» § 16. Éclairage.	A, 55
	§ 17. Chauffage des trains	A, 54
	§ 18. Graissage.	A, 55
XXVI, XXVII et XXVIII	» § 19. Approvisionnements en magasin	A, 55

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel	A, 56
--	-------

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 57 XXIX et XXX de la partie A.
§ 2. Ensemble du mouvement et des recettes	A, 42
§ 3. Produits extraordinaires	A, 43
§ 4. Produits divers	A, 44
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 44

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

§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 44
§ 2. Buffets et buvettes	A, 45
§ 3. Tarifs des voyageurs et bagages	A, 45
§ 4. Tarifs pour marchandises	A, 48
§ 5. Trains de voyageurs	A, 59
§ 6. Trains de marchandises	A, 66
§ 7. Service du matériel	A, 66
Convention. — Ligne de Spa à la frontière, exploitée moyennant redevance	A, 67

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 68	XXXI	»
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 72	XXXI et XXXIII	»
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions ou déraillements de trains	A, 72	XXXII et XXXIII	»
§ 4. Personnes tuées depuis 1853	A, 73	XXXIII	»

IV. Contraventions A, 73

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 77	XXXIV	»
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 78		
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 78	XXXV	»
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 79	XXXV	»
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales	A, 79		

II.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 80	XXXVI	»
---	-------	-------	---

Annexes à consulter.

III.

Pages.

XXXVII de la partie A.

PARCOURS DES TRAINS A, 81

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXVIII	»	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 81
XXXVIII	»	§ 2. Bagages	A, 83
XXXVIII	»	§ 3. Petites marchandises	A, 83
XXXVIII	»	§ 4. Grosses marchandises	A, 83
XXXVIII	»	§ 5. Finances	A, 84
XXXVIII	»	§ 6. Équipages	A, 84
XXXVIII	»	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 85
XXXVIII	»	§ 8. Produits extraordinaires	A, 85
XXXVIII	»	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 86

V.

XXXVIII	»	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 87
---------	---	-----------------------------------	-------

VI.

XXXVII et XXXVIII	»	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 88
-------------------	---	--	-------

VII.

XXXIX	»	PERSONNEL	A, 88
-------	---	---------------------	-------

VIII.

XL	»	ACCIDENTS	A, 89
----	---	---------------------	-------

IX.

		CONTRAVENTIONS	A, 90
--	--	--------------------------	-------

X.

		AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS	A, 90
--	--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° 1. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin	
1895	A, 100
• II. Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes	
en construction au 31 décembre 1895.	A, 102

	PAGES.
N° III. Compte de l'exploitation. Exercice 1893	A, 104
• IV. Compte financier. Exercice 1893. — Charges et ressources.	A, 104
• V. Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux IV, VII et VII ^{bis}	A, 106
• VI. Coefficients d'exploitation	A, 107
• VII. Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine	A, 108
• VII ^{bis} . Charges financières depuis l'origine	A, 110
• VIII. Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploita- tion. Exercices 1893 et 1894	A, 112
• IX. Recettes. — Droits constatés et recouvrements depuis l'ori- gine	A, 114
• X. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer	A, 116
• XI. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1 ^{er} mai 1854 jus- qu'au 31 décembre 1893	A, 118
• XII. Lignes en construction et sections livrées à l'exploitation.	A, 128
• XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 129
• XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1893.	A, 130
• XV. Profil et courbes des voies principales. — Signaux de différents systèmes.	A, 131
• XVI. Approvisionnements en dépôt et à pied d'œuvre au 31 dé- cembre 1893. — Service des voies et travaux.	A, 132
• XVII. Effectif du matériel de traction et de transport	A, 134
• XVIII. Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension.	A, 136
• XIX. Importance du matériel de traction en 1893.	A, 139
• XX. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État	A, 140
• XXI. Tableau du parcours kilométrique du matériel de trans- port, pendant l'année 1893	A, 142
• XXI ^{bis} . Tableau du parcours kilométrique des véhicules dans les trains de l'État sur sections étrangères, et dans les trains étrangers sur sections de l'État	A, 144
• XXII. Achat de combustibles	A, 146
• XXIII. Nombre d'installations de foyers et de lampes électriques.	A, 146
• XXIV. Consommation de charbon des locomotives en 1893 et 1894.	A, 147
• XXV. Éclairage au gaz dans les stations, les ateliers et leurs dépendances. — Éclairage des trains au gaz riche	A, 148
• XXVI. Approvisionnements en magasin. — Service de la traction et du matériel	A, 149
• XXVII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires, tous ser- vices réunis.	A, 150
• XXVIII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 151
• XXIX. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés	A, 152

	PAGE.
N° XXX. Mouvement et recette des abonnements de 15 jours. . .	A, 153
• XXXI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau de l'État. — Année 1895. . .	A, 154
• XXXII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou des déraillements de trains. Année 1895 . . .	A, 156
• XXXIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855. . .	A, 160

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XXXIV. Développement des lignes, à la fin de 1895	A, 162
• XXXV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1895.	A, 165
• XXXVI. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1895	A, 164
• XXXVII. Parcours kilométriques des trains en 1895	A, 165
• XXXVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1895.	A, 166
• XXXIX. Personnel. Effectif, à la fin de 1895	A, 170
• XL. Accidents survenus aux personnes en 1895	A, 172

PARTIE B.**POSTES.****I****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

Annexes à consulter.

§ 1 ^{er} . Service international.	B, 5
§ 2. Service intérieur	B, 5

II.**STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.**

I et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III	§ 2. Lettres ordinaires.	B, 5
III	§ 5. Lettres recommandées	B, 5
II et III	§ 4. Lettres assurées	B, 6
III	§ 5. Envois exprès.	B, 6

III.**OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.***A. Mandats et bons de poste.*

II et III	§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur).	B, 6
II et III	§ 2. Bons de poste.	B, 7
II et III.	§ 5. Mandats (service international).	B, 7

B. Effets de commerce.

Annexes à consulter.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B,	7	II et III de la partie m.
§ 2. Encaissement	B,	7	II et III .

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

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

E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B,	8	II et III .
---	----	---	-------------

F. Abonnements aux journaux	B,	8	II et III .
---------------------------------------	----	---	-------------

G. Caisse d'épargne et de retraite	B,	9	
--	----	---	--

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 ^{er} . Service de distribution	B,	10	
---	----	----	--

§ 2. Service de transmission	B,	11	
--	----	----	--

VI.

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

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B,	12	IV et V .
---------------------------------------	----	----	-----------

§ 2. Dépense	B,	12	
------------------------	----	----	--

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1895	B,	14	
• II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1895 et 1894	B,	16	
• III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1895 et 1894	B,	18	
• IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1895 et 1894	B,	20	
• V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres- taxes vendus. — Comparaison des années 1895 et 1894	B,	20	

Annexes à consulter.

PARTIE C.**TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.****CHAPITRE I^{er}.****TÉLÉGRAPHES.****I.**

	PAGES.
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.	C, 3

II.**STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.****II de la partie C. § 1^{er}. Télégrammes privés :**

<i>a.</i> Services réunis	C, 3
<i>b.</i> Service intérieur	C, 4
<i>c.</i> Service international	C, 4
<i>d.</i> Service de transit	C, 4
§ 2. Télégrammes de service.	C, 4

III.**BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.**

§ 1^{er}. Bureaux	C, 4
§ 2. Développement du réseau	C, 5
§ 3. Appareils en service	C, 6
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 6

IV.

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

V.**RÉSULTATS FINANCIERS.**

§ 1^{er}. Recettes	C, 7
§ 2. Dépenses	C, 7

CHAPITRE II.**TÉLÉPHONES.****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

<i>A.</i> Téléphonie locale	C, 10
<i>B.</i> Téléphonie interurbaine interne	C, 11
<i>C.</i> Téléphonie internationale	C, 12

Annexes à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

	PAGES.
n° I. Carte des circuits téléphoniques	C, 20
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1893 et 1894.	C, 21
» III. Tableau comparatif, par réseau, des recettes afférentes à chacun des exercices 1893 et 1894.	C, 22
» IV. Liste des relations téléphoniques interurbaines internes	C, 24
» V. Relations téléphoniques internationales.	C, 26

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 10	II »
§ 3. Pilotage.	D, 10	II »
§ 4. Phares et fanaux	D, 11	II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 11	II »
§ 6. Police maritime	D, 11	II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1 ^{er} . Écoles de navigation.	D, 12	II »
§ 2. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 12	II »
§ 3. Sauvetage	D, 12	II »

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	D, 13	II »
§ 2. Dépenses	D, 13	II »

ANNEXES DE LA PARTIE D.**MARINE.**

	PAGES.
N° 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1893 et 1894 . . . D,	46
• II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1893 et 1894 D,	47
• III. Paquebots de l'État belge. — Mouvement des colis de 5 kilogs et moins. — Période décennale de 1883-1893. . D,	18

