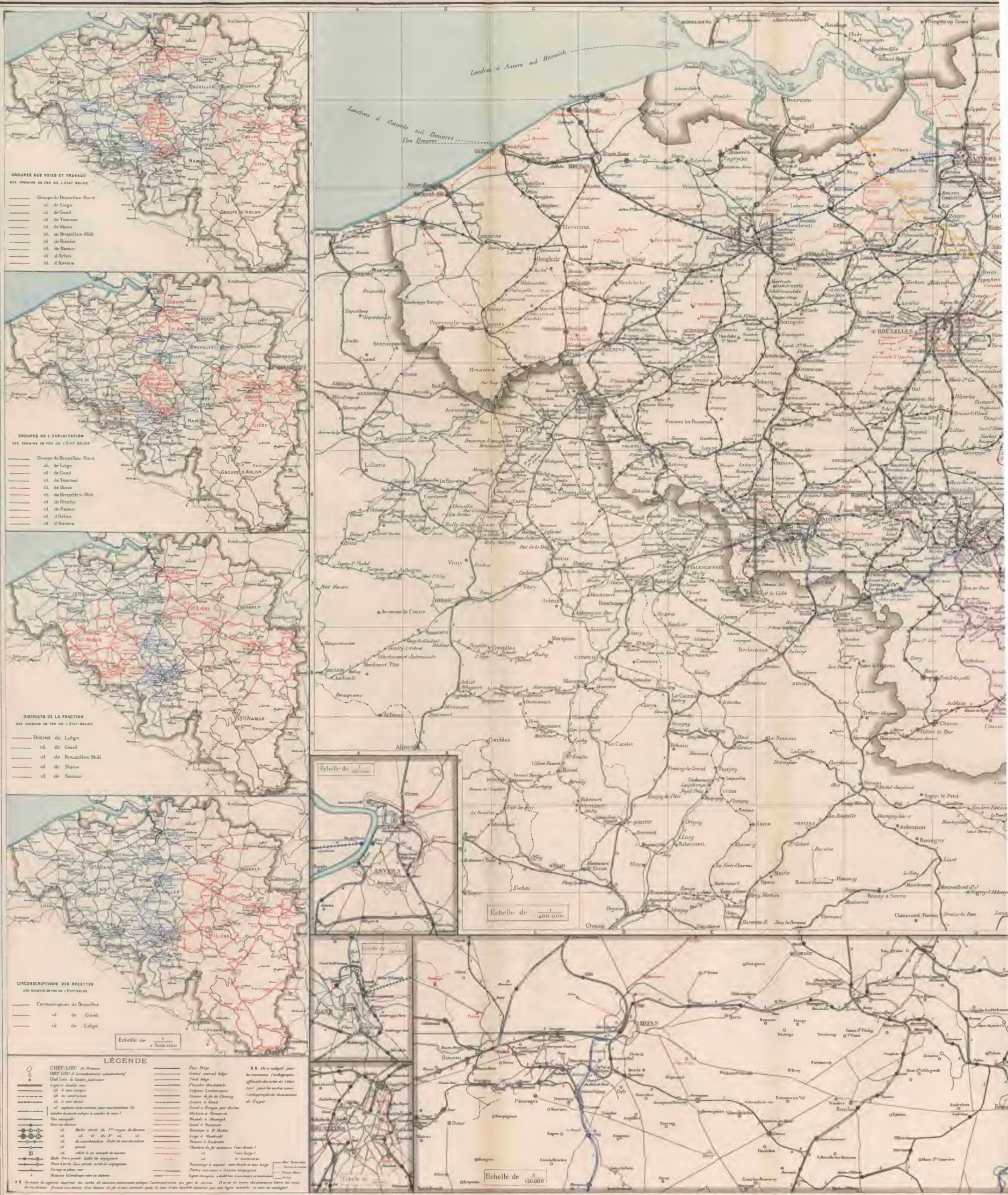


CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE

AU 31 DÉCEMBRE 1891

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes



DE FER DE LA BELGIQUE



(1A)

(N° 185.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 4 MAI 1892.

CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1891

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES
[Chemins de fer en exploitation, Postes, Télégraphes et Marine]

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS
[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)]



BRUXELLES

—
1892

(ii)

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 en exploitation, pendant l'année 1891.

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

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1891.

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

DE BRUYN.

(iv)

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

	Pages.
1 ^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des Ponts et Chaussées	A, 1
2 ^o — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.	A, 2

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière.

§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 3	II, XI et XXVII de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation— Ressources et charges	A, 3	III, IV, VIII et IX »
§ 3. Bilan ou situation générale	A, 6	I, II, VI et XIX »
§ 4. Revenu du chemin de fer	A, 9	IV »
§ 5. Coefficient d'exploitation	A, 10	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produit par unité de trafic	A, 40
Personnel	A, 42
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 45

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

	Pages.
XI et XXVIII de la partie A. § 1 ^{er} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1891	A, 13
§ 2. Longueur moyenne exploitée en 1891	A, 16
§ 3. Signaux	A, 17
§ 4. Passages à niveau	A, 17
§ 5. Raccordements industriels et gares privées	A, 18
§ 6. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 18
§ 7. Stations	A, 18
§ 8. Rails	A, 19
§ 9. Billes et traverses	A, 22
§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1891	A, 25
§ 11. Approvisionnements payés sur fonds spéciaux	A, 24

II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux	A, 24
---	-------

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XII et XIII " § 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 27
XII, XIII, XIV, XV et XVI " § 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 29
§ 3. Wagons de particuliers	A, 50
§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État.	A, 50
XVII " § 5. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État.	A, 52
§ 6. Parcours kilométrique des véhicules de l'État dans les trains étrangers sur les lignes étrangères.	A, 55
XVII " § 7. Composition moyenne des trains de l'État	A, 55
§ 8. Parcours des trains.	A, 54
§ 9. Utilisation du matériel de transport	A, 54
§ 10. Achat de combustibles.	A, 55
§ 11. Consommation de combustibles	A, 56
XVIII " § 12. Charbon consommé par les locomotives.	A, 56
§ 13. Éclairage.	A, 57

	PAGES.
§ 14. Chauffage des trains	A, 59
§ 15. Graissage	A, 59
§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 40

Annexes à consulter.

XIX, XX, XXI et XXII de la
partie A.

II. Améliorations et innovations introduites dans le	
service de la traction et du matériel	A, 41

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 45
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 47
§ 3. Produits extraordinaires.	A, 48
§ 4. Produits divers	A, 49
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 49
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service.	A, 50

VII, XXV et XXVI »

II. Améliorations et innovations apportées dans le	
service des transports	A, 52

A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 ^{er} . Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 52
§ 2. Voyages circulaires	A, 54
§ 3. Tarifs pour marchandises	A, 54

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

§ 1 ^{er} . Trains de voyageurs	A, 61
§ 2. Trains de marchandises	A, 64

C. Améliorations et innovations apportées dans le service
du matériel.

.	A, 66
-----------	-------

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 67
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains	A, 70
§ 3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 70
Personnes tuées depuis 1853.	A, 73

XXIII »

XXIII »

XXIV »

IV. Contraventions	A, 75
-------------------------------------	--------------

Annexes à consulter.

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

		PAGES.
XXIX de la partie A.	§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 75
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 76
XXX »	§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 76
XXX »	§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 77

II.

XXXI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 78
--------	---	-------

III.

XXXII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 79
---------	-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXIII »	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 80
XXXIII »	§ 2. Bagages	A, 81
XXXIII »	§ 3. Petites marchandises	A, 81
XXXIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 82
XXXIII »	§ 5. Finances	A, 82
XXXIII »	§ 6. Équipages	A, 82
XXXIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 85
XXXIII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 85
XXXIII »	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 85

V.

XXXIII »	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 84
----------	-----------------------------------	-------

VI.

XXXIII »	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 85
----------	--	-------

VII.

XXXIV »	PERSONNEL	A, 86
---------	---------------------	-------

VIII.

XXXV »	ACCIDENTS	A, 86
--------	---------------------	-------

IX.

	CONTRAVENTIONS	A, 87
--	--------------------------	-------

X.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 88
--	---------------------------------------	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

		Pages.
N° I.	}	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1891 A, 94
» II.		Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1891 A, 96
» III.		Compte de l'exploitation. Exercice 1891 A, 98
» IV.		Compte financier. Exercice 1891. — Charges et ressources A, 98
» V.		Comptes généraux annuels de l'exploitation recti- fiés d'après les résultats définitifs A, 100
» VI.		Coefficients d'exploitation A, 101
» VII.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés A, 102	
VIII.	Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploit- ation. Exercices 1891 et 1890 A, 104	
» IX.	Répartition et encaissement des recettes brutes. A, 106	
» X.	Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1855 à 1891 A, 108	
» XI.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie A, 110	
» XII.	Importance du matériel de traction en 1891 A, 111	
» XIII.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvelle- ment et extensions A, 112	
» XIV.	Situation du renouvellement des locomotives et des voi- tures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes A, 115	
» XV.	Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel A, 116	
» XVI.	Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur argent A, 117	
» XVII.	Tableau du parcours kilométrique du matériel de trans- port pendant l'année 1891 A, 118	
» XVIII.	Consommation de charbon des locomotives en 1891 et 1890. A, 120	
» XIX.	Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des appro- visionnements pendant l'année 1891, et situation au 31 décembre 1891 et 1890 A, 121	
» XX.	Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs. — Année 1891 A, 122	
» XXI.	Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts A, 124	

	PAGES.
N°XXII. Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1891 (magasin central et dépôts) . . .	A, 150
• XXIII. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1891	A, 156
• XXIV. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains	A, 158
• XXV. Abonnements ordinaires contractés en 1891	A, 142
• XXVI. Abonnements contractés : A. Élèves en général ; B. Élèves, fils d'agents de l'Administration ; C. Ouvriers de l'Administration	A, 144
• XXVII. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1 ^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1891	A, 146
• XXVIII. Conditions de tracé technique des lignes principales au 31 décembre 1891	A, 136

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XXIX. Développement des lignes, à la fin de 1891	A, 162
• XXX. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1891	A, 163
• XXXI. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1891	A, 164
• XXXII. Parcours kilométrique des trains en 1891	A, 165
• XXXIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1891	A, 166
• XXXIV. Personnel. Effectif, à la fin de 1891	A, 170
• XXXV. Accidents survenus aux personnes en 1891	A, 172

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Service international	B, 5
§ 2. Service intérieur	B, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III	§ 2. Lettres ordinaires	B, 6
III	§ 3. Lettres recommandées	B, 6
II et III	§ 4. Lettres assurées	B, 7
III	§ 5. Envois exprès	B, 7

Annexes à consulter.

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

	PAGES.	
§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B, 7	II et III de la partie ■.
§ 2. Bons de poste	B, 8	II et III »
§ 3. Mandats (service international).	B, 8	II et III »

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8	II et III »
§ 2. Encaissement	B, 8	II et III »

<i>C. Coupons d'actions et d'obligations ; titres amortis.</i>	B, 9	II et III »
--	------	-------------

<i>D. Quittances (service intérieur).</i>	B, 9	II et III »
---	------	-------------

<i>E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger</i>	B, 9	II et III »
--	------	-------------

<i>F. Abonnements aux journaux</i>	B, 10	II et III »
--	-------	-------------

<i>G. Caisse d'épargne et de retraite</i>	B, 10	
---	-------	--

<i>H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés</i>	B, 10	
---	-------	--

IV.

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

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 11	
§ 2. Service de transmission	B, 11	

VI.

PERSONNEL	B, 12	
---------------------	-------	--

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B, 12	IV et V de la partie ■.
§ 2. Dépense	B, 12	

Annexes à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE B.

	Pages.
N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1891	B, 14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1891 et 1890	B, 16
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1891 et 1890	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1891 et 1890	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1891 et 1890	B, 20

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.	C, 5
----------------------------------	------

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I de la partie C.

§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :	
a. Services réunis	C, 3
b. Service intérieur	C, 4
c. Service international	C, 4
d. Service de transit	C, 5
§ 2. Télégrammes de service.	C, 5

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	C, 5
§ 2. Développement du réseau	C, 6
§ 3. Appareils en service	C, 6

IV.

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

V.

Annexes à consulter.

RÉSULTATS FINANCIERS.

	Pages.
§ 1 ^{er} . Recettes	C, 7
§ 2. Dépenses	C, 7

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

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

II de la partie C.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° 1. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1891 et 1890.	C, 18
» II. Téléphonie à grande distance. — Communications établies par l'intermédiaire d'un 5 ^e bureau central	C, 19

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 5
§ 2. Personnel	D, 5

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, 6	II »
§ 3. Pilotage.	D, 7	II »
§ 4. Phares et fanaux	D, 7	II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7	II »
§ 6. Police maritime	D, 8	II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

§ 1 ^{er} . Hydrographie.	D, 8	II »
§ 2. Écoles de navigation	D, 8	II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mouses	D, 8	II »
§ 4. Sauvetage	D, 9	II »

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		PAGE.
II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 9
II .	§ 2. Dépenses	D, 9

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

III et IV .	§ 1 ^{er} . Service postal d'Anvers sur New-York	D, 9
	§ 2. Service sur l'Australie	D, 10

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N° 1.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1891 et 1890	D, 12	
• II.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1891 et 1890	D, 13	
• III. } • IV. }	Service postal d'Anvers sur New-York. {	Mouvement. — Taux moyen du fret	D, 14
		Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.	D, 15

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

1^o catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des ponts et chaussées.

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

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont décrété leur construction. 2	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense. 3	CRÉDITS figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 22 août 1891. 4	SOMMES DÉPENSÉES EN 1891 :				Sommes dépensées au 31 décembre 1890. 9	Sommes dépensées au 31 décembre 1891. 10
				Études. 5	Terrains. 6	Travaux. 7	TOTALES. 8		
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40	13,200,000 »	140,000 »	2,352 92	969 94	73,763 83	77,086 69	13,031,794 72	13,108,881 41
Audenarde à Orroir	4 août 1879, § 42	2,000,000 »	525,489 03	3,658 83	3,791 59	130,626 30	138,078 72	1,662,020 63	1,800,097 35
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	295,000 »	15,000 »	»	11,815 95	»	11,815 95	279,963 35	291,779 30
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordement vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885.	7,250,000 »	2,987,345 88	25,046 71	168,813 74	677,440 57	871,301 02	631,356 77	1,502,657 79
Gedinne à la Lesse	19 août 1889.	6,500,000 »	727,088 51	19,392 34	10,942 71	»	30,335 05	22,911 49	53,246 54
Saint-Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	965,262 29	8,774 92	76,992 62	795 02	86,562 56	34,737 71	121,300 27
Aubel à Bleyberg	19 août 1889.	1,000,000 »	789,308 33	5,498 79	»	»	5,498 79	10,691 67	16,190 46
Bruxelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	993,306 67	11,564 33	»	»	11,564 33	6,693 33	18,257 66
Raccordement entre les lignes de Manège à Mons et d'Écaussinnes à Erquelines	27 mai 1890.	»	98,146 »	3,337 83	»	»	3,337 83	1,854 »	5,191 83
Chemin de fer de ceinture de Gand (près Lambert frères).	»	»	70,000 »	»	»	58,780 69	68,780 69	»	68,780 69

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

1^o Groupe de la Banque de Belgique.

Ce groupe comprend :

	Mètres.
a) Sections remises à l'État à fin d'exploitation : Au 31 décembre 1890, la Banque avait livré	243,837
b) En 1891, la Banque a livré la section d'Estaimpuis à la frontière	2,255
Ensemble.	246,072

La Banque n'a plus de lignes à livrer à l'État.

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait au 31 décembre 1890 à	fr. 58,652,900 »
Pendant l'année 1891, il lui a été remis des titres pour	196,600 »

De sorte qu'au 31 décembre 1891, elle avait reçu en titres	fr. 58,849,500 »
--	------------------

En outre, la Banque avait reçu en numéraire au 31 décembre 1890	fr. 3,309,716 70
---	------------------

Rien n'a été payé en numéraire en 1891.

2^o Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.

MM. Cousin et frères, que la Société s'est substituée, avec l'agrément du Gouvernement, pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la Convention-loi des 21 juillet et 25 août 1885, ont livré ces trois lignes à l'État.

La somme payée entre les mains de la Société pour ces trois lignes s'élevait au 31 décembre 1891 à	fr. 11,838,104 43
--	-------------------

L'État a payé, en outre, pour primes de rails :

En 1889 et 1890	fr. 17,178 53
---------------------------	---------------

En 1891.	14,220 96
------------------	-----------

Total.	fr. 31,399 49
----------------	---------------

Ensemble.	fr. 11,869,503 92
-------------------	-------------------

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. — Situation financière.

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

Le réseau des chemins de fer exploités par l'État belge, a une étendue de 5,240 kilomètres, y compris 525 kilomètres de lignes concédées pour une durée limitée (litt. B, annexe XI), qui sont exploitées par l'État moyennant une redevance à servir aux Sociétés, de 50 p. % des recettes brutes, sauf pour la section de Spa à la frontière du Grand-Duché du Luxembourg, pour laquelle il est payé un loyer annuel.

Les capitaux engagés s'élevaient, fin 1891, à la somme totale de fr. 1,555,136,504-98 (annexe XXVII).

Ce capital se décompose comme suit :

A. Les 1,471 kilomètres construits pour compte de l'État, ainsi que leur parachèvement (annexe II), ont coûté. fr.	562,880,204 04
B. Le rachat de 1,446 kilomètres de lignes, y compris les travaux de parachèvement, les installations complémentaires et les deuxièmes voies, représente un capital de (1).	486,868,864 07
C. Le parachèvement des 525 kilomètres appartenant à des compagnies, mais exploités par l'État moyennant part de recettes ou loyer, a entraîné à une dépense de	8,038,196 27
D. L'achat de matériel de traction et de transport des lignes en général, a nécessité une dépense de fr. 212,562,827 75)	
E. Et le rachat du matériel aux Sociétés dont les lignes ont été reprises, représente un capital de (1). 67,071,388 24)	279,434,215 97
A reporter. . . . fr.	1,557,221,480 35

(1) Partie rachetée comptant et partie moyennant annuités.

D'autre part . . . fr.	1,337,221,480 33	
En y ajoutant les intérêts intercalaires pendant la durée des travaux, soit		17,914,824 63
<hr/>		
Le capital appliqué ressort au montant total de (annexe XXVII) fr.	1,355,156,304 98	
Toutefois, les chemins de fer n'ayant à faire face aux charges d'intérêts et d'amortissement, au moyen des produits qu'ils réalisent, que pour les lignes successivement livrées à l'exploitation, <i>il faut déduire du total précité</i> les sommes liquidées pour travaux en cours d'exécution, y compris les intérêts intercalaires, soit (annexe II). fr.	4,278,133 89	} 9,718,060 78
D'autre part, il faut également en déduire le capital sorti de l'actif, à titre d'amortissement indirect (voir annexe II).	5,439,924 89	
<hr/>		
Le capital utile, grevant les comptes de l'exercice 1891, s'élève donc à fr.	1,543,418,244 20	

Ce capital qui sert de base au calcul des intérêts et de l'amortissement, se justifie comme suit :

Les *lignes en exploitation* du 1^{er} janvier au 31 décembre 1890 sont représentées par un capital de: (p. 6 du compte rendu de 1890) fr. 1,528,926,679 »

A. La section d'Anhée à Anhée (jonction) a été livrée à l'exploitation en 1891 fr.	500,000 »	} 16,373,211 06
B. Il a été effectué des travaux de parachèvement à concurrence de	10,512,360 88	
C. Les sommes appliquées à l'extension du matériel de transports, se sont élevées à	5,560,850 18	
Les intérêts intercalaires du chef des dépenses de parachèvement (§ B), se chiffrent au montant de fr.	161,029 47	

Ensemble. . . fr. 1,545,460,919 53

Si l'on en déduit les sommes représentant les immeubles réalisés au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances, soit (page 49)

42,675 33

L'on obtient une somme égale au **capital utile** comme ci-dessus

1,545,418,244 20

Quant à la dépense totale de **premier établissement**, c'est-à-dire *y compris les lignes en voie d'exécution*, elle s'élevait au 31 décembre 1890 à

1,537,683,021 97

D'autre part. fr. 1,537,683,021 97

Pour l'année 1891, il faut y ajouter :

1° Les dépenses faites du chef de la jonction aux lignes en exploitation, de la section d'Anhée ainsi que celles appliquées à des travaux de parachèvement et à l'extension du matériel (<i>voir</i> p. 4).	fr. 16,573,211 06
2° Les sommes liquidées pour les lignes en voie de construction	278,730 78
5° Les avances faites à la Société chargée de construire la ligne de Wanlin à Anseremme.	552,001 02
Le capital engagé a donc été augmenté de	fr. 17,205,942 86
Plus les intérêts intercalaires pour l'exercice en cours.	249,540 15
Soit capital appliqué, conforme (page 4).	fr. 1,533,156,504 98

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION. — RESSOURCES ET CHARGES.

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

Recette brute de 1891 (<i>Moniteur</i> du 26 juin 1892) fr.	142,736,211 53
Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des produits bruts	fr. 4,653,667 91
Reste pour les lignes de l'État (annexe IX)	158,082,543 42
Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.).	79,278 16
Recette totale du Trésor.	fr. 158,161,821 58
L'année précédente, ces mêmes recettes se sont élevées à (annexe VIII).	156,675,703 54
Soit <i>augmentation</i> en 1891 de.	fr. 1,486,118 04
Dépenses d'exploitation de 1891, arrêtées approximativement (annexe VIII)	fr. 84,464,020 »
Dépenses arrêtées définitivement pour 1890 (annexe VIII).	84,043,523 46
<i>Augmentation</i> en 1891 de	fr. 418,496 54
Les recettes ayant donné une augmentation de	fr. 1,486,118 04
Il en résulte que les ressources de l'exploitation, en 1891, ont été <i>supérieures</i> , à celles de 1890, de	fr. 1,067,621 50

Pour couvrir les charges d'intérêt et d'amortissement, les comptes accusent les ressources suivantes :

Recette nette (annexe III)	fr. 58,551,469 49
Intérêts en compte courant, proportionnellement au temps :	
a) de la recette nette	fr. 1,021,150 72
b) du solde actif rectifié fin 1890, fr. 145,643,503-63 (annexe IV).	5,097,522 63
Ressources totales	fr. 64,470,142 84

Les ressources et les charges de 1891 se résument comme suit :

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
Ainsi qu'il vient d'être établi, les res- sources totales s'élèvent à fr.	58,531,469 49	6,118,673 53	64,470,142 84
Les charges des capitaux atteignant (annexe IV)	55,861,136 97	64,782 09	55,925,959 06
Si l'on ajoute à l'excédent de l'année fr. (1) 4,490,512 32		6,055,891 26	10,544,203 78
le solde, de l'origine à fin 1890, soit	52,679,299 51	142,964,204 52	145,643,503 63
on obtient un bénéfice de fr.	57,169,611 83	119,018,095 58	156,187,707 41
qui se dégage aussi du compte profits et pertes (annexe IV), dont l'actif s'élève à fr.			210,115,646 47
et le passif (55,861,136-97 + 64,782-09) à			55,925,959 06
		Différence conforme. fr.	156,187,707 41

§ 3. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Actif. — a) *Capital de premier établissement* — (à l'exclusion de celui corres-
pondant aux lignes dont l'exploitation est affermée par l'État — annexes I et II).

Coût des lignes de l'État, exploitées. . . . fr.	4,543,418,244 20	}	1,533,136,304 98
— — en voie de construction	4,278,155 89		
Aliénations d'immeubles, etc. (annexe II)	5,459,924 89		
b) <i>Dépenses liquidées depuis l'origine</i> (1835), sur les budgets annuels de l'ex- ploitation, pour travaux de premier établissement (annexe VI). fr.	11,090,438 79	}	160,835,695 89
c) <i>Approvisionnements en dépôt</i> (annexe XIX) :			
Au 31 décembre 1890. fr. 25,282,540 68	23,828,772 96		
Diminution en 1891 de 1,455,567 72			
par suite de variations dans les quantités et les prix.			
d) <i>Intérêts de l'excédent des recettes</i> sur les dépenses d'exploitation :			
Au 31 décembre 1890. fr. 25,294,448 92	24,515,599 64		
Pour l'exercice 1891 (2) 1,021,150 72			
e) <i>Intérêts des soldes accumulés,</i> toutes charges réglées :			
Au 31 décembre 1890. fr. 96,505,561 87	101,600,884 50		
Pour l'exercice 1891 (2) 5,097,522 65			
A reporter. fr.			1,515,972,000 87

(1) Pour les soldes annuels antérieurs, voir l'annexe V.

(2) Voir annexe IV.

Report. . . . fr. 1,515,972.000 87

f) *Recettes de l'exploitation* (non compris les produits indirects) :

Au 31 déc. 1890. fr. (1) 2,882,463,625 35 }
 Pour l'exercice 1891. (1) 142.756,211 55 } 3,025,201,834 88

g) *Produits divers* encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer :

Au 31 déc. 1890. fr. (2) 4,707,717 88 }
 Pour l'exercice 1891. (2) 79,278 16 } 4,786,996 04

3,029,988,830 92

Total de l'actif (annexe I). . . . fr. 4,545,960,831 79

Passif. — *Amortissement des capitaux* engagés pour le premier établissement du chemin de fer :

Au 31 décembre 1890. fr. 58,694,726 57 }
 Pour l'exercice 1891 :
 a) Capitaux unifiés fin 1886 (3) 4,051,150 80 } 62,871,538 86
 b) — dépensés depuis (4) 125,461 49 }

Capital restant à amortir. fr. 1,282,546,905 54

Capital des lignes exploitées, base des charges fr. 1,545,418,244 20

Capitaux engagés dans les travaux en cours 4,278,135 89

Amortissement indirect (voir annexe II) 5,459,924 89

Montant égal au capital de premier établissement . . . fr. 1,555,136,504,98

Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux :

Au 31 décembre 1890. fr. 991,526,426 61 }
 Pour l'exercice 1891 :
 Capitaux unifiés fin 1886. (5) 46,067,363 26 } 1,040,033,915 67
 — dépensés depuis. (4) 2,659,925 80 }

Parts des recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :

Au 31 décembre 1890. fr. 159,772,574 64 }
 Pour l'exercice 1891 (4) . 4,655,667 91 } (1) 164,426,042 55

Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :

Au 31 décembre 1890. fr. 9,146,538 85 }
 Pour l'exercice 1891 (4) . 500,000 » } 9,646,538 85

Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 1,639,518 57

1,215,746,015 62

A reporter. . . . fr. 2,570,882,520 60

(1) Voir annexe IX.

(2) — annexe X.

(3) — annexe VIII du Compte rendu de 1887.

(4) — annexe IV.

(5) — note (1), page 12 du Compte rendu de 1889.

Report. . . fr. 2,570,882,520 60

Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails (1) :

Au 31 décembre 1890. fr.	423,785 43	} 443,285 43
Pour l'exercice 1891 . .	17,500 "	

Intérêts en compte courant au profit du Trésor :

a) Pour liquidations de parts de recettes :

Au 31 décembre 1890 . fr.	1,720,504 06	} 6,455,103 11
Pour l'exercice 1891. . .	47,282 09	

b) Pour soldes passifs accu-

mulés de 1857 à 1860 (2) . . . 4,687,516 96

6,898,588 56

Dépenses d'exploitation :

Depuis l'origine jusque fin 1890. . . . fr.	1,692,609,185 47	} (3) 1,777,073,203 47
Pour l'exercice 1891	84,464,020 "	

Total du passif (annexe I). . . fr. 4,554,853,912 63

Balance :

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

a) Travaux de premier établisse-	} 191,106,919 16
ment, 1847-1866 (voir à l'actif). . fr. (4) 11,090,458 79	

b) Renouvellement des approvision-	} 191,106,919 16
nements (4)	

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

Au 31 décembre 1890. fr.	145,645,505 63	} 156,187,707 41
Pour l'exercice 1891 (5) . .	10,544,205 78	

Total égal à l'actif. . . fr. 4,543,960,851 79

En ajoutant à la somme de fr. 191,106,919-16, figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 62,871,538-86 d'amortissement, le solde s'élèverait au montant total de fr. 253,978,258-02.

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

(1) Voir annexe IV et renvoi note (1).

(2) — annexe VI du Compte rendu de 1885, col. 4.

(3) — annexe VI.

(4) — annexe XIX.

(5) — annexe V.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales,
 depuis l'origine, se sont élevées à (1) fr. 5,029,988,850 92
 les dépenses d'exploitation, à (1) fr. 1,777,073,203 47
 les charges financières à (voir actif) 1,213,746,013 62

2,992,819,219 09

et que l'encaisse de l'exploitation se réduit à (annexe IV) . fr. 37,169,611 85

Il faut y ajouter :

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

- 1° Pour renouvellement des approvisionnements (annexe XIX) . fr. 23,828,772 96
 - 2° Pour travaux secondaires de premier établissement 11,090,458 79
 - B. Pour amortissement de capitaux 62,871,338 86
-

Le bénéfice réel de l'exploitation ne doit donc être estimé qu'à fr. 154,960,162 44

Et dans l'hypothèse où l'on tiendrait compte :

1° des crédits spéciaux (annexe XXVII du Compte rendu de 1890) affectés à la reconstruction du stock des approvisionnements entamé pour remettre en état de service le matériel de traction et de transport racheté à des Sociétés ayant cédé leurs lignes à l'État, soit. fr. 7,621,536 29

2° du prélèvement fait sur fonds d'acquisition du matériel roulant (loi du 21 août 1891) pour pièces de rechange appropriées aux locomotives, etc. 53,111 »

} 7,636,447 29

Le bénéfice total se réduirait à. fr. 127,303,715 13

§ 4. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Si l'on veut se rendre compte du *revenu des capitaux engagés* dans les chemins de fer de l'État, il faut déduire des ressources totales, soit (page 5) fr. 64,470,142 84
 les recettes correspondant aux lignes dont le coût de premier établissement n'est pas représenté dans le capital utile, savoir (annexe IV) :

- 1° Les parts des recettes à servir aux Sociétés dont l'État exploite les lignes fr. 4,635,667 91
 - 2° La redevance pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale 500,000 »
 - 3° Les intérêts relatifs à ces deux avances 47,282 09
 - 4° Les intérêts de l'avance pour rails 17,500 »
-

5,218,450 »

Les ressources nettes s'élèvent donc à fr. 59,251,692 84

(1) Voir annexes VI, IX et X.

Par rapport au capital utile moyen de fr. 1,337,193,799-27 (capital dépensé fin 1890, 1,328,926,679 francs, augmenté de la moitié du capital dépensé en 1891, fr. 8,267,120-27), les ressources nettes représentent un revenu de 4,431 p. %.

En 1890, le revenu a été de 4,583 p. % (1).

§ 5. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente, pour l'année 1891, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation	fr.	142,736,211 33
Produits divers		79,278 16
		142,815,489 49
Ensemble.		fr. 142,815,489 49
Dépenses d'exploitation	fr.	84,464,020 »

Le coefficient pour 1891 est donc de 59,14 p. % ; il était en 1890 de 59,50 p. %. Pour les années antérieures, voir annexe VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices comparés de 1891 et 1890 :

		1891.		1890.
Par kilomètre exploité (2).	{	Recettes brutes	fr.	44,070 » 43,869 »
		Dépenses d'exploitation		26,064 » 26,102 »
		Ressources de l'année (2)		19,903 » 19,553 »
		Charges financières.		16,640 » 16,474 »
		Fr.		Fr.
Par train-kilo-mètre.	{	Recettes brutes		3.5838 3.5719
		Dépenses d'exploitation		2.1196 2.1253
		Ressources de l'année (2)		1.6185 1.5920
		Charges financières.		1.3332 1.3413

(1) Pour le revenu depuis 1855, voir annexe VI du Compte rendu de 1885.

(2) Non compris les sections étrangères par où transitent les trains de l'État et indiquées page 17.

(3) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris sous le littéra a, annexe V.

		1891.	1890.
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	3.3223	3.2877
	Dépenses d'exploitation	1.9649	1.9582
	Ressources de l'année (1)	1.5004	1.4654
	Charges financières	1.2545	1.2346
Par véhicule - ki- lomètre chargé.	Recettes brutes	0.3135	0.3076
	Dépenses d'exploitation	0.1854	0.1830
	Ressources de l'année (1)	0.1416	0.1371
	Charges financières	0.1184	0.1155

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

TRAINS DE VOYAGEURS :

	1891.	1890.
Voyageurs de toutes catégories . . . fr.	46,099,527 15	44,959,856 56
Tickets d'entrée dans les stations	155,870 60	151,100 60
Bagages	1,108,934 92	1,080,535 90
Colis journaux	43,064 »	41,728 »
Colis par exprès (services intérieur et mixtes)	1,149,577 76	1,115,543 27
Petits paquets (services internationaux)	2,030,088 78	1,917,148 51
Finances	234,978 75	219,085 38
Équipages	57,994 46	53,031 85
Chevaux	178,744 98	184,415 62
Produits extraordinaires (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage et de vente de livres, remise à domicile de colis postaux et non postaux, etc.) (2)	448,041 57	448,748 29
Totaux . . . fr.	51,506,622 95	50,150,989 98

TRAINS DE MARCHANDISES :

Messageries (petites marchandises) . fr.	6,002,941 85	5,826,231 91
Grosses marchandises	80,975,111 59	81,070,947 11
Chevaux et bestiaux	1,252,028 35	1,271,100 34
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, etc.) (3)	3,019,506 59	2,871,626 41
Totaux . . . fr.	91,229,588 38	91,059,905 77
Ensemble sans distinction de trains, fr.	142,736,211 53	141,190,895 75

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts en compte courant (annexe IV).

(2) Voir détails p. 48.

(3) Voir détails p. 49.

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

Parcours kilométriques des trains (1)	{	de voyageurs (3). . . km.	1891. 22,929,544	1890. 22,352,541
		de marchandises (3). . . .	16,949,999	17,212,709
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	{	de voyageurs (3). . . km.	167,267,274	165,520,152
		de marchandises (3). . . .	296,878,781	293,956,749
Produit par train-kilomètre	{	de voyageurs. . . . fr.	2.2463	2.2450
		de marchandises	5.3918	5.2891
Produit par véhicule - kilomètre chargé	{	de voyageurs. . . . fr.	0.3079	0.3034
		de marchandises	0.3073	0.3097

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

Nombre moyen de voitures et wagons chargés par (4)	{	trains de voyageurs, unités.	1890. 7.29	1891. 7.56
		— de marchandises. . .	17.55	17.06

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 :

	1891.	1890.	Différences en 1891.	
Fonctionnaires et employés	6,487	6,569	+ 118	
Agréés	1,428	1,384	+ 44	
Ouvriers {	permanents	54,185	53,020	+ 1,165
	en régie.	792	546	+ 246
Total.	42,892	41,319	+ 1,573	

(1) Non compris le parcours des trains étrangers sur le réseau de l'État (voir page 54).

(2) Non compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État (voir page 52 et annexe XVII).

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

(4) Voir détails page 55.

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 :

	1891.	1890.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,164,381 84	2,083,727 02
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc.	1,808,472 23	1,723,122 43
	355,909 61	360,604 57
Doù un excédent de ressources de fr.		
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	11,044,303 01	10,683,700 44
	11,400,214 62	11,044,303 01
l'avoir au 31 décembre est de fr.		

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

	1891.	1890.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de. fr.	8,219,831 31	7,847,401 80
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit de	74,487 37	70,099 42
	8,294,318 68	7,917,501 22
Capital engagé fr.		
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 36,100 affiliés et à leurs ayants droit, de. fr.	3,103,893 94	3,126,803 79
	11,400,214 62	11,044,303 01
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.		

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

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1891	1890	1891	1890
Termes de pensions.	Ouvriers	742	721	343,164 71	330,692 »
	Veuves.	1,719	1,619	507,005 05	470,309 65
	Orphelins.	116	114	16,309 85	15,670 70
	Ascendants.	36	42	3,145 »	4,312 75
Termes de secours annuels.	Ouvriers	34	35	3,910 90	5,063 14
	Veuves.	320	315	47,677 22	45,027 42
	Orphelins.	18	16	1,325 45	1,006 51
Secours temporaires aux ouvriers		15,038	14,710	509,884 41	498,515 75
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				354,825 39	330,486 84
Frais de funérailles				15,338 40	15,853 25
Bonifications d'intérêts et frais généraux				5,885 76	6,184 44
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus fr.				1,808,472 23	1,723,122 45

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1891.

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	}	directement par l'État	657,972	440,239	768,211
		à forfait pour compte de l'État.	46,789	683,974	702,763
Lignes rachetées par l'État.			497,322	948,928	1,446,250
Longueur du réseau de l'État			1,172,083	1,745,441	2,917,224
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes			157,803	165,625	323,428
Longueur totale exploitée (voir annexe XI) (1).			1,329,886	1,910,766	3,240,652

Cette longueur se subdivise comme il suit :

Lignes affectées aux voyageurs et aux marchandises.	3,097 ^{km} ,615
— — — — — seulement aux marchandises	143 ,057
Total conforme en lignes principales.	3,240^{km},652
En tenant compte des doubles voies, le <i>développement</i> des lignes principales aboutit à une étendue, en mètres, de	4,570 ,538
et en y ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre, soit	1,965 ,761
à un <i>développement</i> total de	6,536 ^{km} ,299

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des voies principales se subdivise comme suit :

(1) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m,50 sauf sur un parcours de 775 mètres (rivage sud du canal) dont l'écartement n'est que de 1^m,20.

	Longueur.	En p. %.	
Pentes et rampes	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,260,451 40.46	
	au-dessus de	5 jusqu'à 10 mill. par mètre	855,095 18.27
		10 — 15 — —	454,105 9.04
		15 — 20 — —	284,182 6.22
		20 — 50 — —	55,984 0.78
au-dessus de 50 millimètres par mètre	845 0.02		
Paliers	699,879	15.51	
	4,570,559	100. »	
Alignements droits	2,985,412	65.28	
Courbes à rayon	de 200 mètres et moins	18,571 0.41	
	de plus de	200 à 500 mètres	58,314 1.27
		300 à 500 —	514,728 6.88
		500 à 700 —	170,961 3.74
		700 mètres	1,024,555 22.42
	4,570,559	100. »	

(Voir annexe XXVIII, le profil par section de voie.)

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1891.

La longueur du réseau, fin 1890, était (annexe XI) de	3,248 ^{km} ,456 ⁽¹⁾
Il a été livré à l'exploitation le 5 juillet 1891, la section d'Anhéc à Anhéc-jonction	1 ^{km} ,500
Ensemble.	3,249^{km},956
Cette section n'ayant été exploitée qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du temps.	0 ^{km} ,750
En outre, par suite de modifications au tracé de certaines lignes, il y a à déduire	8 ^{km} ,554 ⁽²⁾
Ensemble.	9^{km},504
La longueur moyenne exploitée des lignes du réseau de l'État est donc de	3,240 ^{km} ,652
Elle a été, en 1890, de	3,219 ^{km} ,856
Différence en plus, en 1891.	20^{km},816

(1) Chiffre rectifié.

(2) Rectifications de mesurages, modifications de voies et démolition de voies à petite section En moins. 10^{km},581
Remise en exploitation d'un raccordement En plus . 4^{km},827
— 8^{km},554

D'autre part. 3,240^{km},652

En outre, des trains de l'État transitent par des lignes concédées :

De Deynze à Thielt sur un parcours de	14 ^{km} ,677	}	29 ,638
et de Ypres à Comines —	12 ,734		
Ils empruntent aussi des bifurcations à Frameries, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines et Ingelmunster (annexe XXIII du Compte rendu de 1889)	2 ,227		
Ensemble.			5,270 ^{km} ,290

§ 3. SIGNAUX.

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries BIEMENS.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord.	Km 153,945	Km 106,703	52	66	1	14	12
Liège	110,085	114,522	50	87	4	11	20
Gand ,	192,898	78,529	24	93	»	13	19
Tournai.	102,712	82,595	24	77	»	8	25
Mons	50,023	59,180	31	40	»	6	8
Bruxelles-Midi.	123,021	72,582	58	75	1	7	28
Binche	42,550	19,013	22	36	»	4	9
Namur	119,179	44,500	22	56	»	12	7
Arlon.	123,467	96,300	14	53	4	8	10
Anvers	69,500	»	50	48	»	5	17
	1,090,878	633,452	287	631	10	86	155

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

Des 5,078 passages à niveau existant fin 1891, 2,210 ne sont pas gardés; 2,868 sont gardés par 3,741 agents dont 1,809 femmes, et ce dans les conditions suivantes :

<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">5 pendant 11 heures.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">71 — 12 —</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">77 — 13 —</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">256 — 14 —</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">357 — 15 —</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">527 — 16 —</td> </tr> </table>	5 pendant 11 heures.	71 — 12 —	77 — 13 —	256 — 14 —	357 — 15 —	527 — 16 —	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">284 pendant 17 heures.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">325 — 18 —</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">157 — 19 —</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">115 — 20 —</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">696 — 24 —</td> </tr> </table>	284 pendant 17 heures.	325 — 18 —	157 — 19 —	115 — 20 —	696 — 24 —
5 pendant 11 heures.												
71 — 12 —												
77 — 13 —												
256 — 14 —												
357 — 15 —												
527 — 16 —												
284 pendant 17 heures.												
325 — 18 —												
157 — 19 —												
115 — 20 —												
696 — 24 —												

La surveillance des passages à niveau entraîne en salaires et quarts supplémentaires, à la dépense de fr.	2,357,541 22
Et pour indemnités d'huile, à	85,298 18
Ensemble. . fr.	2,422,639 40
dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonsnettes. fr.	46,729 50
La dépense occasionnée par les 2,868 passages gardés est	
donc de fr.	2,375,909 90

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1891, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1891.	729	55	784
Livrés à l'exploitation pendant l'année	25	2	27
Ensemble.	754	57	811
Supprimés pendant l'année	11	»	11
Situation au 31 décembre 1891.	743	57	800

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1891 et 1890, se présente comme suit :

	En 1891.	En 1890.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	37	50
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies	4	2
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes.	34	29

§ 7. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1890, était de	Stations	602	891		
				Bureaux de ville ⁽¹⁾	18
				Haltes	90
				Points d'arrêt	181
Il a été créé en 1891 :	sur le réseau exploité ⁽²⁾	Station	1	16	
		Haltes	2		
		Points d'arrêt	13		
	sur les lignes nouvelles ⁽³⁾ Halte		1		
Situation au 31 décembre 1891.			908		

(1) Dont un à Douvres.

(2) Station : Ronet. — Haltes : Dolhain-Vicinal, Schaffen. — Points d'arrêt : Azebois, Fauquez, Coo, Vellercille-le-Sec, Rainonfosse, Appel terre, Tourpes, Barnich, Marteau, Hamipré, Cierreux, Voroux-Goreux et Sy.

(3) Halle : Anhée-Jonction.

Les haltes de Gand, Saint-Pierre et de Jesseren ont été érigées en stations indépendantes.

La station de Pirange a été transformée en halte.

Les points d'arrêt de Budingen, Clamiforge, Saint-Jean Geest et Carlsbourg ont été transformés en haltes.

Le bureau d'Anvers, boulevard Léopold, qui constituait une dépendance de la station d'Anvers-Est, a été érigé en bureau indépendant.

Le nombre de stations communes est le même qu'en 1890 : 55 sont gérées par l'État et 57 par des compagnies.

§ 8. RAILS.

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

		En 1891.		En 1890 (¹).	
		VOIES principales	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires
Rails en fer		1,512,579	1,885,517	1,525,228	1,905,501
	Ensemble	3,198,096		3,428,520	
	Vignole de 32 kilog.	981,521	5,650	620,247	2,205
	— de 38 —	6 718,144	1,512,955	6 000 812	1,415,157
	Hilff de 29 kilog	2,754	229,577	5,150	255,770
	Vignole type Est de 55 kilog.	24,616	18,509	26,388	17,651
	— Deserres et Battig de 18½ k.	»	693	»	588
Rails en acier.	— de 52 kilog.	6,104	»	6,104	»
	— de 7 —	»	7,250	»	7,250
	à B. I. de 57 —	»	11	»	11
	à B. S. de 28 —	»	176	»	176
	Type vicinal 21 kilog.	»	857	»	857
	— 30 —	»	25	»	25
	Total par espèce de voie.	7,752,919	1,775,264	7,556,681	1,675,608
	Ensemble	9,508,185		9,232,289	
		9,045,298	5,656,581	9,079,909	5,580,909
	TOTAL GÉNÉRAL.	12,701,879		12,660,818	

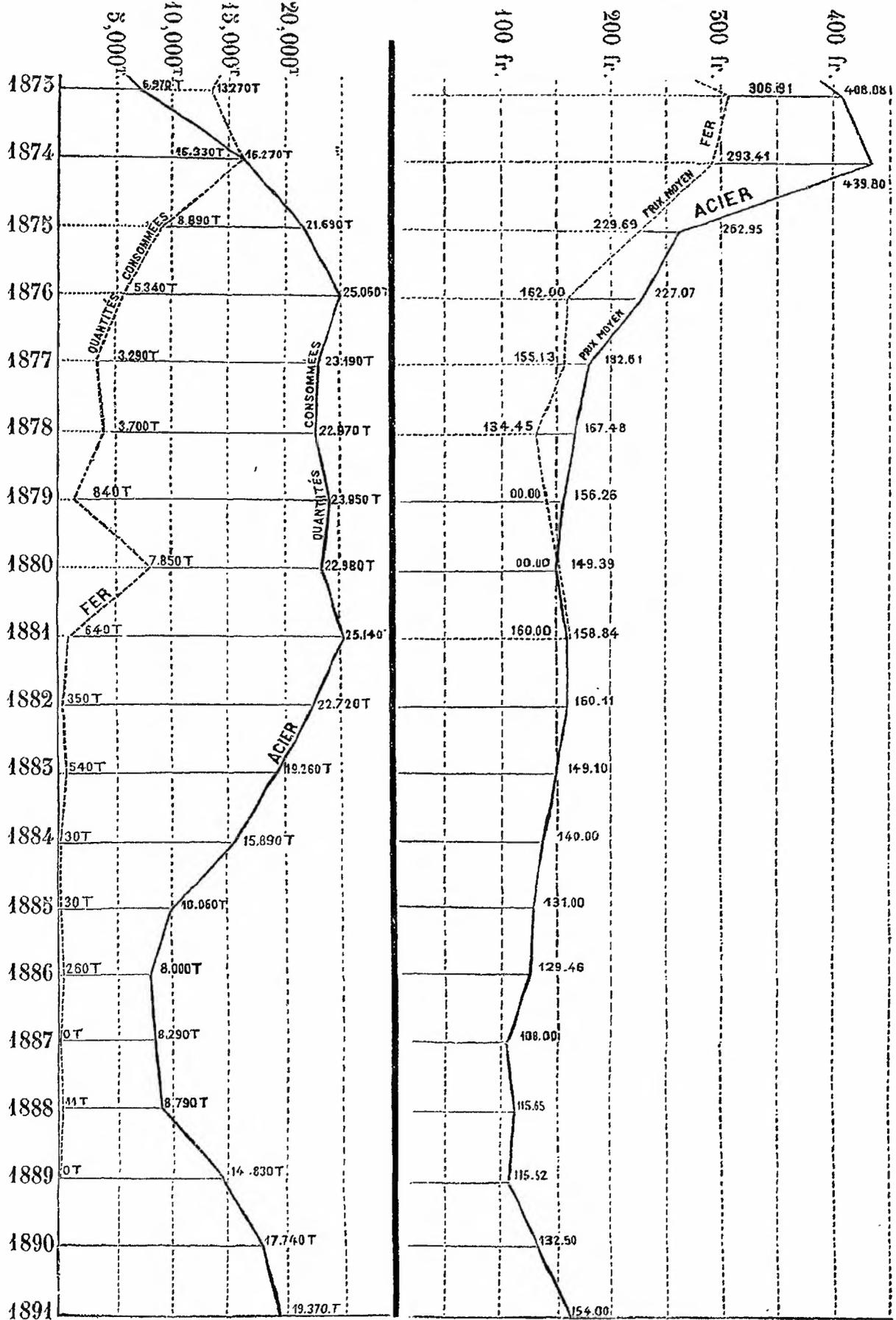
Les 7,752,919 mètres de rails d'acier représentent 85.49 p. % de la totalité des rails placés dans les voies principales. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,775,264 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 74.84 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1891 ont une valeur moyenne de 154 francs par tonne : ceux *utilisés* en 1890 revenaient à fr. 152-50, soit une augmentation de 16 p. %.

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

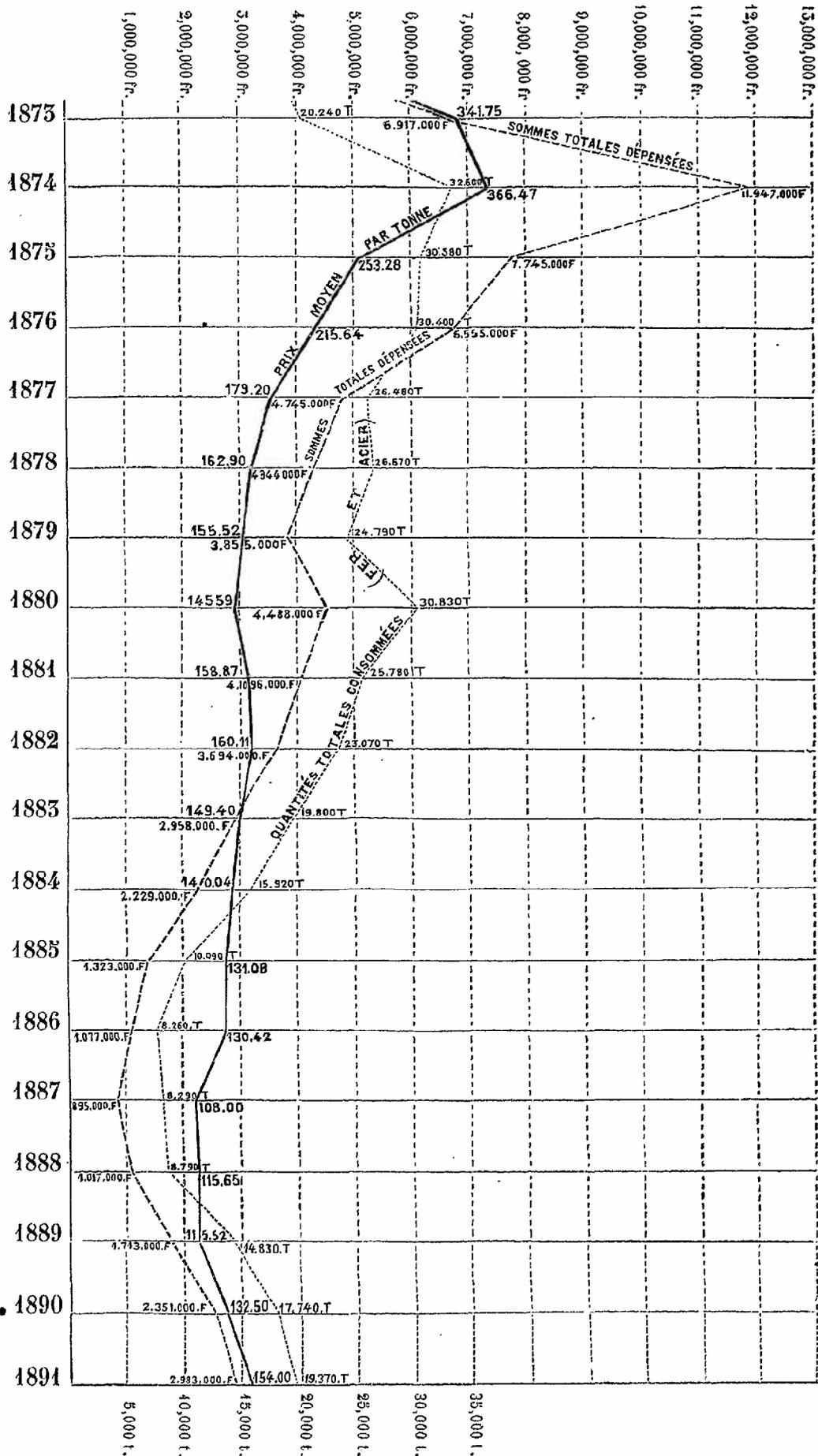
(¹) Chiffres rectifiés.

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



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

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



Il a été conclu en 1891, pour l'entretien et les renouvellements de 1892, un marché de 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de fr. 159-50 la tonne. Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital.

Il a, en outre, été acheté 500 rails de 5^m,96 de longueur, du poids de 38 kilogrammes par mètre courant, au prix de 140 francs la tonne.

§ 9. BILLES ET TRAVERSES.

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

		En 1891.	En 1890.	
Billes en chêne	{	Voies principales	(¹)5,294,667	(²)5,268,260
		— accessoires	1,599,676	1,535,091
Total		6,694,343	6,803,351	
Billes en sapin	{	Voies principales	154,668	182,855
		— accessoires	508,652	541,851
Total		663,320	724,706	
Billes en chêne et en sapin réunies	{	Voies principales	5,449,335	5,448,115
		— accessoires	1,708,508	1,674,922
Total général		7,157,843	7,123,037	
Traverses métalliques.	de 2 ^m ,50	{ Voies principales	1,957	1,957
		{ — accessoires	2,859	2,855
		Total	4,796	4,812
	de 2 ^m ,40	{ Voies principales	61,546	88,722
		{ — accessoires	56,021	46,895
		Total	117,567	135,617
	A et B.	{ Voies principales	67,978	67,978
		{ — accessoires	677	500
	Total		68,655	68,478
	(Hilff.)	{ Voies principales	112	117
{ — accessoires		11,862	12,245	
Total		11,974	12,362	
Ensemble	{ Voies principales	151,595	158,774	
	{ — accessoires	71,599	62,491	
Total général		223,194	221,265	
Billes en chêne et en sapin		7,157,843	7,123,037	
Traverses métalliques		223,194	221,265	
Ensemble		7,381,037	7,344,302	

(¹) Dont 721,671 billes en chêne de dimensions renforcées.

(²) — 270,808 — — — — —

Les billes en chêne, préparées, représentent 89.96 p. % de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

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

		Chêne.		Sapin.	
		En 1891.	En 1890.	En 1891.	En 1890.
Billes ordinaires (1).	Prix moyen d'achat . . . fr.	3.75	3.75	2.06	2.06
	Créosotage.	0.51	0.51	1.53	1.53
	Valeur totale. . fr.	4.24	4.24	3.59	3.59
Billes fortes (2).	Prix moyen d'achat . . . fr.	5.50	5.47	»	»
	Créosotage.	0.59	0.58	»	»
	Valeur totale. . fr.	6.09	6.05	»	»

Les billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,28 de largeur et 0^m,14 de hauteur, acquises en 1891 pour les besoins de 1892, ont coûté fr. 5 à 5-58.

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1891.

Il existait au 31 décembre 1891 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux dont la valeur s'élevait, au prix du jour, à 8,772,527 francs dont détail au tableau qui suit :

(1) Billes de 0^m,28 de largeur sur 0^m,14 de hauteur.
 (2) — 0^m,26 — — 0^m,15 —

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS (').	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier	963,513 »	992,644 »	84,796 »	2,040,953 »
{ en fer	»	663,630 »	675,392 »	1,341,022 »
Biltes en bois	1,033,925 »	573,000 »	202,365 »	1,809,290 »
Traverses métalliques	3,715 »	99,684 »	34,008 »	437,407 »
Bois spéciaux	260,308 »	58,339 »	40,094 »	329,741 »
Voies { Rails	»	27,613 »	2,782 »	30,425 »
système { Longrives	»	40,346 »	8,666 »	49,012 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte	313,506 »	190,032 »	43,894 »	519,432 »
Excentriques	239,215 »	457,071 »	5,075 »	401,361 »
Plaques tournantes	131,531 »	27,493 »	15,350 »	174,404 »
Ponts à peser	54,895 »	11,444 »	6,080 »	72,419 »
Boulons, crampons, chevilles, cor- nières, crapauds, éclisses, entre- toises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement	452,080 »	370,552 »	444,138 »	975,770 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, coins en chêne et contre-poids pour signaux	58,547 »	67,480 »	5,754 »	131,781 »
Objets divers	939,896 »	480,434 »	405,220 »	1,225,250 »
En dépôt, fin 1891 fr.	4,451,431 »	3,440,492 »	1,315,644 »	9,207,267 »
Vendus : à livrer	»	»	434,940 »	434,940 »
A la disposition de l'Administration, fin 1891 ('). fr.	4,451,431 »	3,440,492 »	880,704 »	8,772,327 »

§ 11. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

Outre l'avoir de 8,772,327 francs, il existe encore en dépôt pour une somme de 62,000 francs d'appareils spéciaux acquis sur capital et destinés à des travaux d'extension *sur les lignes exploitées*.

II. Améliorations et innovations introduites dans les services des voies et travaux.

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR FONDS DE 1^{er} ÉTABLISSEMENT.

Signaux et appareils de sécurité. — En vue d'augmenter la sécurité des trains au passage des stations et des bifurcations, de nouveaux appareils d'enclanchement Saxby et Farmer ont été posés, notamment à Verviers (Ouest), Saint-Ghislain, Courtrai et Namur. La dépense qui en est résultée s'élève à 168,738 francs

(¹) Il reste à fournir, en 1892, sur les marchés de 1891, pour une valeur de 510,786 francs (voir p. 40 et annexe XIX).

et, pour améliorer diverses installations d'appareils de sécurité, il a été dépensé en outre 76,580 francs.

Pour la régularité de la marche des trains sur la ligne à circulation rapide de Bruxelles à Sterpenich, il a été reconnu nécessaire de dédoubler les appareils du block-système, ce qui a entraîné à une dépense de 59,270 francs.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a nécessité des travaux à concurrence de 75,000 francs.

Ouvrages d'art. — Des améliorations, dont le coût s'élève à 149,530 francs, ont été effectuées à des ouvrages d'art. Elles consistent notamment dans le remplacement des tabliers en fonte par des tabliers en fer, et dans la consolidation de viaducs et tunnels.

Bâtiments. — Des bâtiments de recettes ont été construits ou sont en construction dans les stations de Lincent, Espierres, Poulseur, Barse, Éprave, Angre, Aye, Leuze-Longchamps, Nessonvaux et Grand-Leez. Ces travaux ont donné lieu à une dépense de 240,000 francs.

Une somme de 180,000 francs a été consacrée à l'exécution de travaux d'agrandissement et d'aménagement de bâtiments de recettes existants.

Par mesure d'hygiène, l'administration a fait construire un nombre considérable de loges et de maisonnettes de garde, et en a fait agrandir ou améliorer d'autres.

Des hangars aux marchandises ont été construits à Fontaine-l'Évêque et à Jodoigne.

Un bâtiment pour colis en souffrance a été construit à Bruxelles (Entrepôt). Un bâtiment semblable, et un autre destiné au dépôt des colis dangereux, ont été érigés à Schaerbeek.

Les travaux de construction d'une remise aux locomotives à Hérentals (dépense 69,000 francs), de parachèvement de la remise aux locomotives de Saint-Ghislain (dépense 187,600 francs), et d'agrandissement de l'atelier de montage des locomotives de Malines (dépense 141,000 francs) ont été adjugés en 1891.

Une somme de 169,500 francs a été engagée pour l'aménagement de dortoirs, réfectoirs, salles de bains, destinés aux agents des trains.

Des travaux pour prévenir les dangers d'incendie ont été exécutés dans divers bâtiments de stations et ont donné lieu à une dépense de 18,500 francs.

Points d'arrêt. — Treize points d'arrêt nouveaux ont été ouverts au service des voyageurs.

Stations. — Pour faire face à l'extension du trafic dans certaines stations (Harlebeke, Sombreffe, Haine-Saint-Pierre, Antoing, Namur, Péruwelz, Courtrai, Forrières, Tronchiennes, Eghezée, Corbeek-Loo, Manage, Waremmes, Genappe, Vichte, Bierset-Awans, Maffles, Jabbeke, etc., etc.), il a été reconnu nécessaire d'augmenter les installations en créant de nouvelles voies, de nouveaux quais de chargement et de déchargement, etc. Une somme de 1,013,000 francs a été consacrée à l'aménagement de ces diverses stations.

Une somme de 51,200 francs a été engagée pour l'établissement, à Charleroi, d'une gare de transbordement de bateaux à wagons et pour l'aménagement des abords du bâtiment des recettes.

L'établissement de la halte de Dolhain-Vicinal, au point de jonction du chemin de fer de l'État avec le chemin de fer vicinal de Dolhain à Goé, a donné lieu à une dépense de 12,620 francs.

Des travaux, nécessitant une dépense de 176,500 francs, ont été exécutés en vue d'améliorer l'alimentation d'eau des stations de Schaerbeek, Meix-devant-Virton, Tirlemont, Liège-Guillemins, Marbehan, Saint-Ghislain, Quarreux et de la remise aux locomotives de Kinkempois.

L'administration a continué l'exécution des travaux d'aménagement des gares d'Anvers.

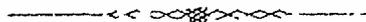
Une somme de 1,433,500 francs a été affectée en 1891, à la réalisation des projets approuvés (acquisition de terrains et travaux préparatoires, etc.).

L'établissement de la gare de formation de Ronet a nécessité, en 1891, une dépense de 1,206,400 francs.

Une somme de 417,950 francs a été dépensée, pendant le même exercice, en vue de préparer l'emplacement du nouvel arsenal à construire au lieu dit : les « Bas Prés » à Namur.

Divers travaux, tels que la construction ou l'agrandissement de paires à charbon et à briquettes, l'établissement de ponts à peser, l'installation de machines-outils, d'engins de traction et de l'éclairage électrique, etc. etc., ont été exécutés et ont donné lieu à une dépense de 245,000 francs.

Exploitation. — Une nouvelle fourniture de vingt ponts à peser les chariots du type A — quinze tonnes — a été adjugée le 24 avril 1891 pour la somme de 28,500 francs



CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1891 comprend respectivement (annexes XII et XIII) :

		En 1891.	En 1890.		
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	364	551
			à marchandises	732	735
			de gare	286	289
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	16	9
			à marchandises	520	252
	Total. . .		1,918	1,856	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	45
			tenders pour fortes rampes.	32	42
		Voitures à vapeur.	54	54	
	Total. . .		132	141	
Ensemble (1) (3). . .		2,070	1,977		
Tenders (1) (3).		1,268	1,195 ⁽⁴⁾		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁵⁾	pour les lignes principales.	Voitures . .	1 ^{re} classe (2).	452	462
			2 ^e —	432	436
			5 ^e —	1,461	1,449
			mixtes.	368	365
			fourgons	1	18
		Fourgons à bagages	cellulaires	20	18
			funéraires	7	7
			postales	57	57
			Wagons fermés pour petits colis	359	317
			Trucks et wagons fermés pour équipages.	113	114
Boxes et wagons pour chevaux'.		147	148		
Total (5). . .		3,995	3,920		

(1) Voir annexe n° XII pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

(2) Y compris 2 voitures pour malades.

(3) Voir annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(4) Chiffre rectifié.

(5) Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

		En 1891.	En 1890.				
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs <i>suite.</i> (¹)	pour les lignes secondaires.	Voitures					
		légères	1 ^{re} classe	1	1		
			2 ^e —	5	5		
			5 ^e —	407	408		
			mixtes	268	268		
			fourgons	124	107		
		Fourgons à bagages indépendants	17	17			
		— — adhérents aux locomotives (voir ci-dessus)	46	45			
		Voitures à vapeur	54	54			
		Total . . .		922	905		
Total pour trains de voyageurs (¹). . .		4,917	4,825				
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (²)	Wagons ordinaires	Fourgons	1 1/2	681	684		
		fermés.	5	295	297		
			7 1/2	2	2		
			10	6,568	6,405		
			pour bétail et chevaux	5	"	"	
			— coton et laine	10	549	549	
			— coke et laine	10	2,518	2,521	
			— coke et minerais	10	1,155	1,154	
			— charbon	10	26,650	26,659	
			plats à 4 roues	5	"	"	
				10	2,683	2,680	
				— 6 —	15	10	10
				— 8 —	20	768	771
				— 8 —	25	5	5
			— 8 —	50	1	1	
			Total . . . (²). . .		41,665	41,758	
		Wagons spéciaux	à trémies.	5	54	54	
				pour transports de laques en fonte.	10	2	2
					55	1	1
				pour embranchements de char- bonnages	7 1/2	711	709
					5	68	68
				Total . . . (²). . .		856	854
Total pour le trafic . . .		42,499	42,572				
Wagons de service (²)	pour l'entretien de la route.	7 1/2	548	774			
		— le transport des plaques tournantes	10	8	8		
		— — de roues	5	21	25		
			10	62	59		
		— transports divers	"	12	12		
		— secours	"	45	58		
		à freins pour les plans inclinés.	"	54	54		
		chasse-neige	"	5	5		
Total pour le service . . . (²). . .		755	951				
Ensemble des wagons . . . (²). . .		45,252	45,525				
Total général des véhicules . . .		48,149	48,543				
Bâches pour couvrir les chargements (¹)		15,559	15,030				

(1) Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(2) Voir annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

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

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

	Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1890	4,923	4,304	54	4,726	43,523
Faits accomplis en 1891. {					
Mise hors d'usage.	40	19	»	42	313
Reste.	4,913	4,285	54	4,684	43,210
Renouvellement sur le budget	39	36	»	5	22
Extension sur fonds spéciaux	64	62	»	128	»
Effectif fin 1891	2,016	1,383	54	4,817	43,232
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	2,000	1,435	49	4,793	44,586
On trouve que le renouvellement est {					
en avance de	16	»	5	24	»
en arrière de	»	52	»	»	4,354

Il reste à fournir au 31 décembre 1891 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement.	4	42	»	»	610
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	32	30	»	134	60
Ensemble.	33	42	»	134	670

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

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 486,900 kilog. (annexe XIV), due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 101 locomotives, à raison de 4,815 kilog. par unité (annexe XII). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné aux locomotives une plus value de 4,652,573 francs fin 1885. Cette plus value s'élève à 4,719,579 francs fin 1891 (annexe XV).

(1) Y compris la partie tender des locomotives-tenders.

Au surplus, pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 21 unités fin 1891 (p. 29).

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'avance en renouvellement était de 2,655 places en 1885; elle était encore de 525 places, fin 1891 (voir annexe XVI du Compte rendu de 1890).

Pour les véhicules à marchandises, envisagés par rapport au tonnage de chargement, l'avance était de 12,072 tonnes fin 1885; elle s'est élevée à 14,506 1/2 tonnes fin 1891 (voir annexe XVII du Compte rendu de 1890).

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, est de 521 fin 1891. Elle était de 575 fin 1885 (voir annexe XVIII du Compte rendu de 1890).

LA PLUS VALUE donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, s'élevant à 2,628,452 francs fin 1885, atteignait 2,574,925 francs fin 1891 (annexe XVI). Si, à cette dernière somme, on ajoute la plus value 4,719,579 fr. des locomotives (annexe XV), on obtient une majoration de 7,294,502 francs du chef des renouvellements.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1890, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R. A. n° 1148, s'élevait à	292
Pendant l'année 1891, il en a été agréé	49
Ensemble.	341
Dans le cours de la même année, il a été retiré de la circulation	4
Il en reste donc au 31 décembre 1891.	357

Ce nombre se décompose comme il suit :

- 242 wagons-citernes;
- 12 wagons spéciaux pour transports de glaces et verreries;
- 85 wagons ordinaires.

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

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

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	16,863,763	792,701	3,726	573,665	657,730	18,891,585
	— à marchandises	509,774	18,049,834	398,117	1,815,566	3,345,450	24,718,761
	— de gare	64,251	514,586	10,389	198,321	3,664,249	4,451,786
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes	1,807,186	20,017	43	24,174	92,126	1,943,546
	Locomotives-fourgons	1,264,355	10,650	44	61,832	23,819	1,360,711
	Voitures à vapeur	1,176,593	7,345	»	45,514	44,814	1,274,256
Locomotives assimilées aux moteurs légers		1,290,717	14,554	44	87,715	78,582	1,467,612
Ensemble pour 1891 (1)		22,976,629	20,009,696	412,363	2,802,789	(1)7,906,770	54,108,247
		42,986,325		11,121,922			
Ensemble pour 1890		22,449,406	20,514,762	393,914	2,519,983	8,912,785	54,790,850
		42,964,168		11,826,682			
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État proprement dit		162,647	33,561	»	8,304	1,667	206,179
— — à usage commun		138,672	91,763	»	6,937	189,308	420,680
Ensemble pour 1891 (2)		301,319	125,324	»	15,241	190,975	632,859
		426,643		206,216			
Ensemble pour 1890		261,114	111,316	»	8,494	190,932	571,256
		372,430		198,826			

(1) Y compris	la double traction	32,625	3,039,027	2,285	»	»	3,073,937
	le parcours sur les lignes étrangères proprement dites.	270,437	311,298	»	5,412	12,565	599,712
	le parcours sur les lignes étrangères à usage commun.	130,531	61,529	286	1,668	33,186	207,200
(2) Y compris la double traction	sur le réseau de l'État proprement dit.	»	255	»	»	»	255
	sur le réseau de l'État à usage commun.	»	1,224	»	»	»	1,224

(3) La diminution que présente le chiffre de 1891 par rapport à celui de 1890, provient surtout de ce que la manière de calculer les parcours en manœuvres de gare a été modifiée en 1891.

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

a) Dans les TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽¹⁾ (annexe XVII).

		En 1891.	En 1890	
Trains de voyageurs.	}	Voitures à voyageurs.	152,880,856	150,625,690
		— cellulaires	406,792	582,946
		Wagons à bagages	29,751,162	50,525,453
		— A. B.	1,858,557	1,402,584
		— marqués vitesse	596,590	597,709
		Trucks pour équipages	10,109	20,057
		Boxes pour chevaux	512,406	527,940
		Wagons divers	1,651,242	1,841,975
	Total.	167,267,274	165,520,152	
Trains de marchandises.	}	Voitures à voyageurs.	2,588,566	2,780,066
		— cellulaires	"	"
		Wagons à bagages	18,800,666	19,204,449
		— A. B.	550,020	545,654
		— marqués vitesse.	809,197	704,545
		Trucks pour équipages	527,202	495,448
		Boxes pour chevaux	544,922	526,150
		Wagons divers	275,278,208	269,705,457
	Total.	296,878,781	295,956,749	
Parcours total du matériel chargé pour le trafic		464,146,055	459,276,901	
Parcours du matériel improductif de recettes dans les trains de voyageurs et de marchandises.	}	Voitures-postes	2,756,967	2,457,075
		— à voyageurs	4,005,005	5,852,054
		— cellulaires	7,697	11,049
		Wagons à bagages	428,107	446,915
		— A. B.	1,122	192
		— marqués vitesse	"	245
		Trucks pour équipages	176	1,775
		Boxes pour chevaux	5	80
		Wagons divers	144,150,747	145,964,166
		— traineaux ou lestés à frein.	944,767	840,625
	Total.	149,291,595	151,574,166	
Ensemble conforme à l'annexe XVII.		613,457,648	610,881,067	

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

Trains de voyageurs.	}	Véhicules de l'État	48,211	91,817
		— étrangers	1,540,968	1,202,565
Trains de marchandises.	}	— de l'État	858,540	757,572
		— étrangers	2,459,465	2,597,558
		Total (annexe XVII).	4,706,982	4,429,290

(1) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par les trains de l'État (voir annexe XXIII, lettre A, du Compte rendu de 1889).

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

		En 1891.	En 1890.
Véhicules affectés aux	trains de voyageurs	7,960,600	7,238,508
	— de marchandises	195,001,206	152,855,884
Total.		200,961,806	160,092,192

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

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

PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.					
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
		1891.	1890.	1891.	1890.
Voitures à voyageurs		434,265,019	431,737,516	5,009,388	5,518,294
Wagons à bagages et fourgons à marchandises		29,754,167	30,324,137	49,225,768	49,647,678
Wagons vitesse et AB		2,254,727	4,800,093	4,340,339	4,250,614
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs (Voitures-postes, cellulaires, trucks et boxes)		3,468,822	3,472,486	4,097,454	4,048,030
Wagons coke et laine		"	"	23,328,458	16,907,402
Wagons ^(*) {	fermés { chargés	4,681,242	4,844,973	63,864,600	63,762,518
	{ vides	"	"	34,434,428	39,249,345
	ouverts { chargés	"	"	189,727,451	192,260,285
	{ vides	"	"	403,374,624	401,490,373
Wagons traîneaux		453,864	453,258	787,903	687,365
Ensemble (voir annexe XVII)		474,547,844	469,029,463	444,889,807	444,821,604
Parcours des trains de l'État		22,929,544	22,332,544	(¹)17,322,314	(²)17,599,194
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.					
Voitures à voyageurs		5.86	5.90	0.29	0.34
Voitures à bagages et fourgons à marchandises		4.30	4.36	4.44	4.42
Wagons vitesse et AB		0.10	0.08	0.08	0.07
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs		0.45	0.44	0.06	0.06
Wagons coke et laine		"	"	1.35	0.96
Wagons {	fermés { chargés	0.07	0.08	3.67	3.62
	{ vides	"	"	4.99	2.25
	ouverts { chargés	"	"	10.95	10.92
	{ vides	"	"	5.96	5.76
Wagons traîneaux		0.04	0.04	0.03	0.03
Total des véhicules par train		7.49	7.57	25.54	25.40

(¹) Y compris les wagons étrangers, en admettant 25 p. % du parcours pour les fermés et 75 p. % pour les ouverts, proportions constatées pour les wagons de l'État.

(²) Y compris les trains pour le service de la route.

§ 8. PARCOURS DES TRAINS.

Les parcours des trains ont été les suivants :

		En 1891.		En 1890.		
Parcours kilomé- trique des trains de l'État (¹).	} Pour le trafic	{ Voyageurs	express . . .	5,884,062	5,758,979	
			ord. et spéc. . .	15,567,195	12,751,056	
			légers (²) . . .	5,678,287	5,822,506	
				Marchandises et mixtes . . .	16,919,999	17,212,709
				Total . . .	59,849,545	59,545,250
		Pour le service de la route	402,515	586,485		
		Ensemble (¹) . . .	40,251,858	59,951,755		
Parcours kilomé- trique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	} Pour le trafic	{ Voyageurs		210,987	207,104	
			Marchandises	117,982	109,946	
				Pour le service de la route	"	"
Parcours kilomé- trique total des trains sur le ré- seau de l'État.	} Trains de l'État (¹)			40,251,858	59,951,755	
				— étrangers	528,969	517,050
				Ensemble . . .	40,580,827	40,248,785
Nombre de trains ayant circulé sur le réseau de l'État à la distance entière			12,525	12,500		

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

		1891.			1890.	
		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	8 63	35.95	32.81	
		} 2 ^e —	40	19.22	48.04	42.86
			50	9.27	48.54	48.74
Ordinaires	} 1 ^{re} classe.	24	2.61	10 87	10.74	
		} 2 ^e —	40	9.91	24.78	23.50
			50	12.16	24.33	24.14
Moyenne		43	10.59	24.18	23.72	

(¹) Y compris le parcours sur les sections étrangères énumérées à l'annexe XXIII du compte-rendu de 1889. Pour les années antérieures voir annexe XII du compte-rendu de 1888.

(²) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des moteurs légers : voitures à vapeur, locomotives-fourgons et locomotives type 11, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et assurés par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 15 et 51.

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

	1891.	1890.
Capacité moyenne des wagons	10' 01	10' 01
Charge moyenne du wagon chargé ⁽²⁾	6 84	6 95
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis ⁽²⁾	4 54	4 60
— par locomotive avec train ⁽²⁾	95 49	94 54
Capacité moyenne d'un train de marchandises	248 95	244 54
Charge moyenne d'un train de marchandises ⁽²⁾	112 95	112 44
Rapport entre le chargement et la capacité	45.55 p. %	45.98 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1891 et en 1890, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras	299,489,900	450,517,416	10.70	12. »	5,205,657 60	5,405,524 55
— menu gras	148,409,628	116,453,865	15 »	12.27	1,928,670 43	1,428,519 25
— menu maigre	555,092,522	270,474,555	8.28	8.52	2,040,061 57	2,504,298 21
— gailleux	56,850,000	57,820,280	14.25	11.07	524,757 65	418,625 05
Total des charbons menus et gailleux	859,822,050	875,074,914	10.24	10.92	8,597,147 52	9,554,564 86
Charbon pour forges	11,140,000	11,913,000	12.85	11.57	145,146 02	157,800 08
— grosse gailleterie	2,729,000	2,152,250	25.52	18.38	65,657 95	59,189 02
— pr fours à réchauffer	4,700,000	4,084,200	14.75	12.47	69,526 »	50,920 61
Coke industriel	1,423,000	1,276,300	17.77	22.51	25,527 »	28,755 24
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	3,550,000	4,170,680	19.71	25.69	69,582 02	98,818 75
Coke spécial lavé pour fonderie	110,000	80,000	27. »	56.58	2,970 »	2,910 »
Ensemble	865,456,050	898,755,544	10.39	11.05	8,971,136 91	9,912,958 56

(1) Non compris les transports en service.

(2) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après (voir p. A-47) :

		1891.	1890.
Tarif 2. (Petites marchandises)	tonnes.	250,105	248,794
— 5. (Grosses marchandises)	—	26,487,437	26,855,678
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a).	—	220,890	221,982
		26,958,452	27,504,454

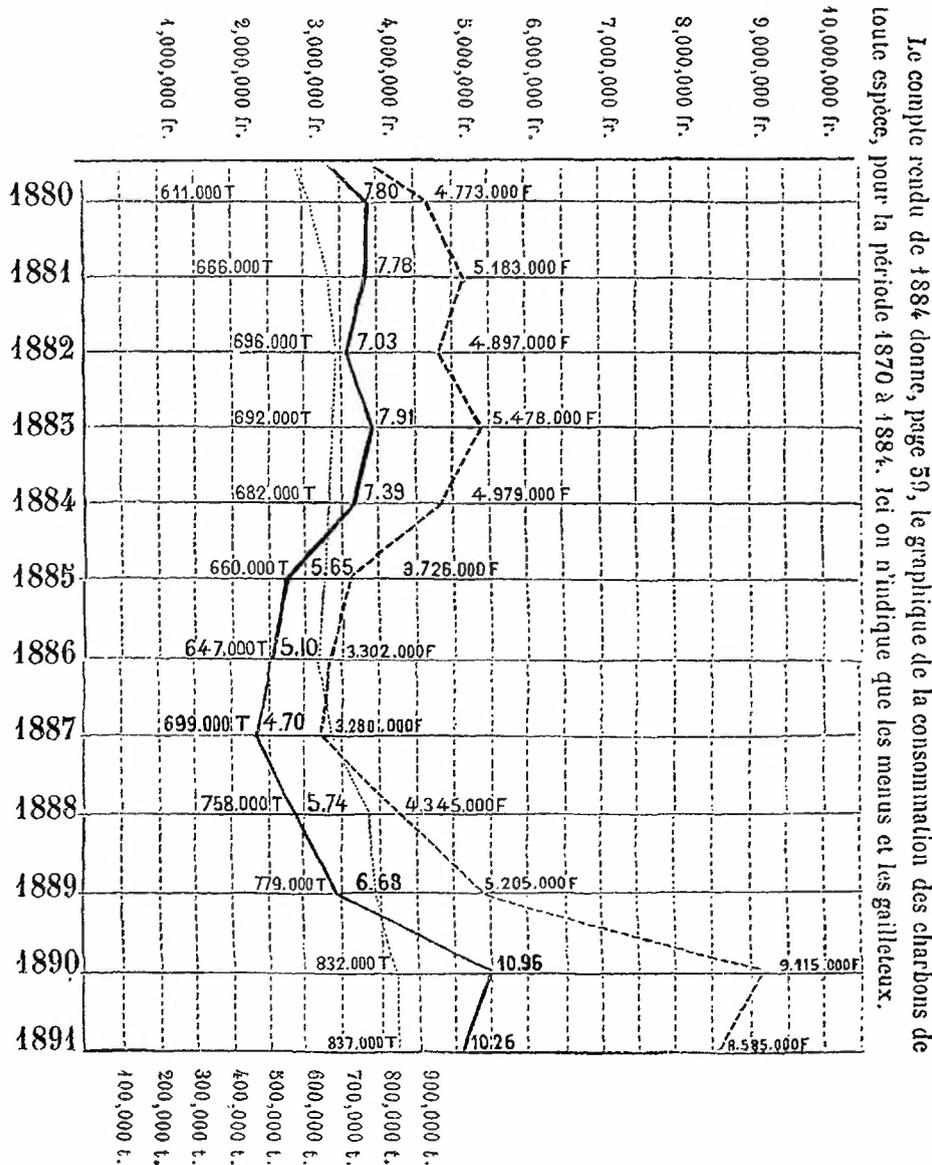
(a) Poids conventionnel : Voir page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

Le prix moyen de combustible acheté en 1891, par rapport à celui acheté en 1890, accuse donc une diminution de fr. 0.64 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1880 à 1891.

Quantités consommées..... (échelle 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.)



Les fluctuations des prix moyens, des charbons consommés pendant la période de 1873 à 1891, sont circonscrites entre un minimum de fr. 4-70, prix de 1887, et un maximum de fr. 18-58, prix que les charbons ont atteint en 1873.

Depuis 1880, le prix le plus élevé est celui de 1890, soit fr. 10-96.

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XVIII donne le poids et la valeur du charbon exclusivement con-

sommé 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. % de charbon gras.

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

		En 1891.	En 1890.
Par train-kilomètre	Quantité	18 ^k ,92	18 ^k ,80
	Valeur	0 ^f ,190	0 ^f ,205
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	17 ^k ,55	17 ^k ,52
	Valeur	0 ^f ,176	0 ^f ,189
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	14 ^k ,08	13 ^k ,70
	Valeur	0 ^f ,141	0 ^f ,149
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾	Quantité	1 ^k ,242	1 ^k ,229
	Valeur	0 ^f ,012	0 ^f ,014
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾	Quantité	0 ^k ,45864	0 ^k ,45661
	Valeur	0 ^f ,00459	0 ^f ,00498

§ 13. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage électrique a été établi à la remise de Scharbeek et étendu dans les installations de Luttre et de Courtrai.

L'éclairage au gaz a été étendu dans 34 stations; 255 becs ont été placés, dont 251 en extension et 24 en remplacement d'un même nombre de lampes à pétrole supprimées.

En outre, à la station d'Ostende-Quai, 75 becs ordinaires, de 2 careels chacun, ont été remplacés par 45 becs intensifs, chacun de 10 careels.

L'éclairage de l'embarquement et du débarquement des voyageurs (service des malles Ostende-Douvres et service du chemin de fer) a été ainsi sérieusement amélioré.

L'éclairage au pétrole a été étendu ou établi dans 59 stations, haltes et points d'arrêt. A cet effet 592 lampes ont été placées.

a. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

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 1891		En 1890.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	1,759,492 kilogr.	210,787 ^f .14	1,598,485 kilogr.	199,810 ^f .65
Huile de colza épurée.	595,681 —	272,228 55	589,559 —	285,751 89
Torches falots	49,854 pièces.	4,958 50	45,505 pièces.	3,876 25
Ensemble.		487,974 17		487,458 77

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 de consommation horaire plus élevée.

⁽¹⁾ Y compris les parcours à vide.

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

b. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1883 à 1891, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
1883	»	»	»	20,445	Mètres cubes. 4,545,516	Fr. C. 795,887 »	Fr. C. 0.475
1884	»	»	»	49,949	4,354,029	740,522 63	0.470
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.459
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	652,769 48	0.450
1887	»	»	»	21,633	4,603,344	645,859 83	0.440
1888	507	8,477	43,279	22,263	5,406,079	732,515 20	0.443
1889	534	8,472	43,732	22,735	5,399,545	761,134 28	0.444
1890	597	8,496	43,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.438
1891	609	8,526	44,163	23,298	5,741,091	782,268 49	0.436

c. ÉCLAIRAGE DES TRAINS AU GAZ RICHE.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1883 à 1891.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
1885 . . .	127	245,420 ^{m³}	Fr. C. 118,000 »	Fr. C. 929 15	Fr. C. 0.481
1884 . . .	126	268,056 ^{m³}	109,206 17	866 71	0.407
1883 . . .	150	288,781 ^{m³}	105,191 72	809 17	0.564
1886 . . .	148	502,445 ^{m³}	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	145	505,917 ^{m³}	101,590 92	709 05	0.351
1888 . . .	147	510,065 ^{m³}	110,834 19	753 97	0.557
1889 (1) . .	157	525,896 ^{m³}	107,742 64	686 25	0.535
1890 . . .	155	562,490 ^{m³}	115,996 80	748 37	0.520
1891 . . .	170	420,628 ^{m³}	138,256 45	813 27	0.529

d. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1883 à 1891.

(1) Y compris 25000^{m³} de gaz courant au prix de fr. 0.412 consommés dans des lanternes à carburateur.

ANNÉES.	NOMBRE d'insulations.	NOMBRE DE FOYERS														NOMBRE TOTAL de carrels.		
		à 1 carrel.	à 1,5 carrel.	à 2,5 carrels.	à 3,2 carrels.	à 30 carrels.	à 40 carrels.	à 50 carrels.	à 55 carrels.	à 60 carrels.	à 80 carrels.	à 95 carrels.	à 100 carrels.	à 110 carrels.	à 120 carrels.		à 150 carrels.	
1883	7	•	•	•	•	•	48	47	•	•	•	•	•	•	•	•	•	2,770
1884	7	•	•	•	•	•	48	48	•	•	•	•	•	•	•	•	48	5,520
1885	11	•	•	•	•	•	48	59	•	•	•	5	4	8	•	•	46	9,025
1886	15	•	322	•	•	•	48	36	•	49	•	5	9	8	•	•	48	11,330
1887	15	•	325	•	•	•	48	56	•	49	•	5	9	8	•	•	48	11,335
1888	17	•	230	•	•	•	87	60	•	29	32	5	9	8	6	44	44	16,223
1889	20	•	254	•	•	•	84	60	4	56	26	5	23	28	9	19	49	22,091
1890	23	•	(1)249	•	•	40	84	72	4	45	58	6	36	28	9	20	(1)27,328	
1891	25	3	270	17	1	40	81	82	4	45	58	6	58	28	9	20	28,111	

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a diminué de 496 unités, ce qui ramène l'effectif, fin 1891, à 22,636 unités.

4,129 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 4 de moins qu'en 1890.

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huile, suif et graisse sont indiquées ci-après :

		En 1891.		En 1890.	
		QUANTITÉS	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	942,813	254,685 95	922,698	292,280 81
	Suif et graisses.	74,446	46,897 90	77,814	52,778 64
	Totaux.	1,017,259	301,583 85	1,000,512	345,059 45
Graissage des véhicules.	Huiles	(2) 417,526	172,877 23	(5) 433,257	492,172 79
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	437,390	79,669 74	412,162	72,843 53
	Suif et graisses.	49,469	9,860 58	47,405	8,641 40
	Totaux.	487,359	89,530 29	429,567	81,484 93
Ensemble.		1,502,144	563,991 37	1,563,336	618,717 17
Soit, pour 1891.		+ 28,808	- 54,723 80	•	•

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 21,536 kilog. d'huile de rempli.

(3) — 3,194 — —

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction du prix des matières. Les quantités consommées se sont élevées, en 1891, à 0^m0396 par train-kilomètres, contre 0^m0391, en 1890.

Quant aux dépenses de graisse elles s'élèvent à :

	1891.	1890.
Par train-kilomètre	0.0140	0.0153
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris)	0.00092	0.00101
Par charge-unité-kilomètre	0.00034	0.00038

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1890 (tarif de 1891)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1891 (tarif de 1891)	restant à fournir en 1892 sur les marchés de 1891		
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1891 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	432,435 74	81,407 50	513,843 24	528,164 80
Combustibles.	453,314 49	»	453,314 49	455,740 32
Huile d'éclairage	59,754 40	3,179 04	62,933 44	64,062 83
Huiles et matières de graissage	95,869 09	9,420 01	105,289 10	111,235 39
Bois de construction.	723,325 78	29,375 60	752,701 38	812,456 63
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,738,734 44	286,087 69	3,024,819 43	2,928,614 41
Aciers, fontes et fers divers	381,429 69	»	381,429 69	509,481 35
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	408,660 34	682 50	409,342 84	360,083 36
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	112,929 21	»	112,929 21	133,210 35
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	208,591 45	10,805 32	219,396 77	169,114 68
Matières et objets divers.	802,789 23	25,025 24	827,814 47	1,172,655 46
<i>2° Objets et matières transformables :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	293,392 98	»	293,392 98	229,489 83
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹).	424,641 42	»	424,641 42	369,556 93
Total conforme à l'annexe XX	7,135,861 96			
A reporter.	7,135,861 96	445,982 90	7,581,844 86	7,843,536 04

(¹) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1890 (tarif de 1891)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1891 (tarif de 1891)	restant à fournir en 1892 sur les marchés de 1891		
Report.	7,135,861 96	445,982 90	7,581,844 86	7,843,536 04
3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :				
Stations et ateliers	4,462,891 84	»	4,462,891 84	4,343,074 03
Sections	612,455 03	»	612,455 03	558,944 97
4° Ateliers. — Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.				
Roues pour loco- motives, tenders, voitures et wa- gons.	5,437,292 »	»	5,437,292 »	5,753,880 »
Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	5,437,292 »	»	5,437,292 »	5,753,880 »
Roues vieilles dé- passant la réserve et pouvant être uti- lisées	(1) 150,233 »	»	(1) 150,233 »	338,520 »
Valeur totale des approvisionnements(*)	15,056,445 96	445,982 90	15,502,428 86	16,174,759 35

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, on a détaillé à l'annexe XXI les quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et dans l'annexe XXII, on a donné le mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage pendant l'exercice 1891.

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

Locomotives. — Une extension notable a été donnée à l'emploi des nouvelles locomotives express pour lignes de niveau et pour lignes à fortes rampes. La puissance et la stabilité de ces deux types de machines ont permis, tout en améliorant les conditions de sécurité du service, de diminuer la durée de parcours et d'augmenter la charge des trains internationaux et de certains express du service intérieur.

De nouvelles fournitures de matériel pour la remorque des trains légers sur les lignes secondaires, dont l'administration étend le plus possible le réseau, ont également été faites en 1891.

La généralisation du frein Westinghouse à *action rapide*, a été décidée en principe pour tout le matériel de traction. Au matériel neuf commandé, ce système de freinage doit être appliqué ; quant au matériel existant, il en reçoit l'application au fur et à mesure de la mise hors service des pièces du frein Westinghouse ordinaire.

(1) Évalués comme mitrailles, ces roues représentent une valeur de 10,000 francs.

(2) Voir annexes XIX, XX, XXI et XXII.

Voitures. — L'administration a fait fournir des voitures de troisième classe de grande capacité, pourvues de la double suspension en caoutchouc, qui donne satisfaction complète au point de vue de la douceur du roulement.

Pour tout le matériel neuf à trois essieux, on a complété l'action du frein Westinghouse par le freinage de l'essieu central, et ce matériel a été muni des assortiments, type normal, à action rapide.

L'on continue à étendre l'emploi de la triple valve à action rapide, de façon à arriver insensiblement à ne comprendre dans les trains express que des véhicules munis de cet appareil.

En vue d'augmenter la sécurité dans les trains de voyageurs, on a adopté, pour les roues destinées à ce matériel, un cercle d'attache des bandages, empêchant la disjonction des parties de bandages qui viendraient à se briser.

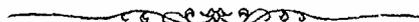
En outre, en vue de réduire les cas de rupture d'attelage dans les trains, les brides des tendeurs ont été renforcées.

L'application de l'avertisseur a été poursuivie aux véhicules qui composent les trains express.

Wagons. — L'administration a fait construire 20 wagons fermés à deux compartiments pour trains de voyageurs, d'un type nouveau, c'est-à-dire du modèle admis pour le matériel fermé en général. Ils sont à carcasse métallique et leurs guérites ont été disposées de façon à éviter les avaries par la mouille et par la vis du frein.

Un nouveau châssis pour matériel à marchandises a été étudié. Ce châssis présente une plus grande solidité que l'ancien et soutient mieux le plancher ; il réduira les frais de réparation du matériel. Il a été muni d'une disposition d'attelage continu qui permet d'utiliser des buttoirs courts et de réduire ainsi la longueur du matériel.

L'on a continué l'application de la boîte d'une pièce modèle 1883, qui se comporte beaucoup mieux que les boîtes des types précédents, surtout sous le rapport des bris.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er} VOYAGEURS.

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

Prix normaux.

A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.
Billets simples	1 ^{re}	271,954	275,555	2,227,905 33	2,265,093 45	Kilom. 83.06	Kilom. 83.57	8.192	8.222
	2 ^e	524,556	515,744	2,784,165 33	2,702,520 95	69.73	69.07	5.308	5.240
	3 ^e	646,472	640,157	1,329,703 94	1,286,853 27	37.01	36.05	2.051	2.010
	Ensemble . . .	1,444,982	1,431,496	6,341,714 60	6,255,067 67	57.55	57.09	4.389	4.370
Billets aller et retour (1) . . .	1 ^{re}	322,618	323,712	1,606,349 81	1,566,368 29	65.53	63.67	4.979	4.839
	2 ^e	676,604	665,498	2,245,639 93	2,136,541 01	58.10	58.18	2.319	2.210
	3 ^e	1,146,374	1,142,604	1,602,426 24	1,595,544 64	37.71	36.28	1.450	1.396
	Ensemble . . .	2,145,596	2,131,814	5,514,415 98	5,298,453 94	48.32	46.65	2.670	2.485
Total	3,590,578	3,563,310	11,856,130 58	11,553,521 61	52.03	50.85	3.302	3.242	

(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.	
		1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1 ^{re}	333,311	345,957	837,050 89	690,000 91	31.89	33.70	2.511	2.573
	2 ^e	1,600,490	1,594,170	3,319,643 95	2,338,454 50	25.02	25.32	1.414	1.461
	3 ^e	12,320,414	12,258,803	8,865,435 44	9,003,257 55	18.38	18.77	0.720	0.733
Ensemble	"	14,254,215	14,196,930	12,013,130 28	12,221,712 96	19.46	19.67	0.813	0.851
Billets aller et retour (1)	1 ^{re}	638,310	633,118	863,552 22	873,346 45	21.28	21.70	1.512	1.337
	2 ^e	2,963,030	2,848,598	2,360,146 75	2,320,672 27	17.61	17.41	0.797	0.815
	3 ^e	20,401,076	19,713,502	9,903,673 08	9,821,158 62	13.23	15.32	0.485	0.488
Ensemble	"	24,022,416	23,215,218	13,127,672 05	12,816,175 34	15.61	15.75	0.546	0.552
Total	"	38,276,631	37,412,211	25,140,802 33	25,039,888 30	17.04	17.32	0.657	0.669
Total des prix entiers	"	41,887,209	40,975,521	36,596,932 91	36,593,409 91	20.04	20.23	0.683	0.693

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.
						Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	"	(*)1,554,770	(*)1,531,818	1,417,410 79	1,491,081 07	40.63	43.63	0.912	0.973
(3) Abonnements	ordinaires	5,258,906	4,817,214	4,027,450 60	3,529,329 18	38.90	38.66	0.766	0.728
	d'étudiants	1,789,016	1,741,738	279,105 83	256,966 78	12.98	12.78	0.156	0.148
	d'ouvriers	16,209,074	14,388,322	1,953,114 35	1,723,455 69	14.75	14.70	0.120	0.120
Détenus et leurs gardiens	"	83,877	82,667	225,535 35	225,365 85				
Émigrants	"	19,536	16,261	66,423 "	51,742 73				
Sociétaires	"	372,216	431,447	380,741 49	439,278 45	72.29	70.08	1.418	1.372
Trains de plaisir	"	61,706	49,428	89,404 82	76,128 19				
Voyages circulaires	"	215,916	164,473	663,299 01	550,079 31	51.43	55.74	3.072	3.344
Total des prix réduits	"	25,564,969	23,213,371	9,102,594 24	8,316,446 65	22.69	23.13	0.356	0.359
Total général (prix entiers et prix réduits)	"	67,432,178	64,228,892	46,099,527 15	44,079,856 56	21.05	21.26	0.684	0.700

(1) Voir renvoi (4) de la page précédente.

(2) Dont militaires en débet. } 1891. 1890.
95,370 70,073 voyageant isolément.
146,054 172,604 — en corps.

(3) Pour les années 1872 à 1889, voir Annexe VII.

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

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1891.	en 1890.	Différences pour 1891.	en 1891.	en 1890.	Différences pour 1891.	en 1891.	en 1890.	en 1891.	en 1890.
1 ^{re} classe.	695,265	621,512	- 10,247	3,064,956 22	3,155,694 36	- 90,738 14	55.43	55.81	5.064	5.077
2 ^e —	2,125,046	2,109,914	+ 15,132	5,094,749 26	5,030,975 45	+ 63,773 83	35.04	36.01	2.397	2.384
3 ^e —	12,968,588	12,897,063	+ 71,623	10,195,139 38	10,280,110 82	- 94,971 44	19.31	19.63	0.766	0.796
	15,699,197	15,628,489	+ 70,708	18,354,814 88	18,475,780 63	- 121,965 75	22.97	23.28	3.169	3.182

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

1 ^{re} classe.	980,928	976,831	+ 4,098	2,470,202 07	2,439,714 74	+ 30,487 29	35.83	35.61	2.518	2.498
2 ^e —	3,639,634	3,514,090	+ 125,538	4,605,786 68	4,457,213 28	+ 148,573 40	34.65	34.75	1.285	1.268
3 ^e —	21,547,450	20,856,106	+ 691,344	11,565,099 32	11,219,701 16	+ 345,398 06	16.42	16.47	0.537	0.538
	26,169,012	25,347,032	+ 820,980	18,642,089 03	18,116,629 26	+ 525,458 75	18.30	18.35	0.712	0.715

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

1 ^{re} classe.	1,586,193	1,598,342	- 12,149	5,535,158 25	5,593,409 10	- 60,250 85	43.21	43.46	3.490	3.501
2 ^e —	5,764,680	5,624,010	+ 140,670	9,700,535 96	9,488,188 73	+ 212,347 23	28.86	28.98	1.683	1.657
3 ^e —	34,516,336	33,753,169	+ 763,167	21,761,238 70	21,509,812 08	+ 251,426 62	17.51	17.68	0.630	0.637
	41,867,209	40,975,521	+ 891,688	36,996,932 91	36,593,409 91	+ 403,523 "	20.05	20.23	0.663	0.693

d) *Billets à prix réduits (2).*

1 ^{re} classe.	845,903	770,634	+ 75,269	1,248,493 90	1,088,496 25	+ 160,027 65	42.33	42.21	1.476	1.412
2 ^e —	2,574,676	2,359,357	+ 215,319	2,399,890 33	2,100,720 05	+ 299,170 28	37.45	37.21	0.932	0.890
3 ^e —	22,144,390	20,123,360	+ 2,021,030	5,454,210 01	5,157,260 35	+ 296,949 66	20.22	20.75	0.246	0.256
	25,564,969	23,253,371	+ 2,311,598	9,102,594 24	8,346,446 65	+ 756,147 59	22.69	23.15	0.356	0.350

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe.	2,432,096	2,368,976	+ 63,120	6,783,652 15	6,683,875 35	+ 99,776 80	42.97	43.05	2.789	2.821
2 ^e —	8,339,356	7,983,367	+ 355,989	12,100,426 29	11,588,908 78	+ 511,517 51	31.51	31.41	1.451	1.452
3 ^e —	36,660,726	33,876,540	+ 2,784,177	27,215,448 71	26,667,072 43	+ 548,376 28	18.57	18.82	0.480	0.495
	67,432,178	64,228,892	+ 3,203,286	40,099,527 15	44,939,856 56	+ 1,159,670 59	21.05	21.28	0.683	0.700

(1) Voir renvoi (1), page A-45.

(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 1890, l'année 1891 a donné en plus :

Pour les trains express.	fr.	302,608 97
— ordinaires		400,914 05
Pour l'ensemble des prix normaux	fr.	403,525 »
— — réduits		756,147 59
Pour la totalité des transports de voyageurs	fr.	1,159,670 59

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

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction.)	Ensemb.
En trains ordinaires	fr. 14,254,215	24,022,416	38,276,631
— express	1,444,982	2,145,596	3,590,578
	15,699,197	26,168,012	41,867,209

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 fr. 23,564,969 23,564,969

49,732,981 67,432,178

on constate que, sur 67,432,178 voyages effectués, 49,732,981 soit 73.8 p. %, l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 75.7 p. % en 1890.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1875 (voir annexe VII).

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

		1891				1890
		PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express.	{ 1 ^{re} classe	24	8.63	0.0749	(¹) 0.62	0.57
	{ 2 ^e —	40	49.22	0.0603	(¹) 4.46	4.02
	{ 3 ^e —	50	9.27	0.0384	0.36	0.36
Ordinaires	{ 1 ^{re} classe	24	2.61	0.0527	0.44	0.44
	{ 2 ^e —	40	9.94	0.0382	0.38	0.36
	{ 3 ^e —	50	42.46	0.0248	0.30	0.30
Ensemble	{ 1 ^{re} classe	24	4.49	0.0643	0.29	0.28
	{ 2 ^e —	40	42.00	0.0464	0.55	0.52
	{ 3 ^e —	50	44.86	0.0259	0.31	0.34

(1) La recette par voitures de 1^{re} et de 2^e classe est relativement plus élevée en 1891. Cela résulte d'une meilleure utilisation du matériel (voir tableau p. 54).

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

a. *Mouvement.*

		UNITES.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	67,432,478	64,228,892	+ 3,203,286
	Bagages	Kilogr.	26,238,900	25,792,500	+ 446,400
	Colis-journaux	—	602,596	564,704	+ 37,892
	Tarif n° 4, colis exprès.	—	42,474,627	41,941,703	+ 532,924
	Petits paquets (internat.)	—	80,253,944	82,437,102	— 4,884,188
	Finances	Group.	890,334	789,882	+ 100,452
	Equipages	Voiture.	4,515	4,504	+ 11
Trains de marchandises.	Chevaux	Expédition.	4,622	4,644	— 22
	Petites marchandises	Kilogr.	250,404,563	248,794,174	+ 1,610,389
	Grosses marchandises (1)	—	26,487,437,000	26,833,678,000	— 346,241,000
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	49,750	49,996	— 246

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES (2).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.	
			En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.	En 1891.	En 1890.
Trains de voyageurs. (2)	Voyageurs	Voyage.	46,090,527 15	44,939,856 56	+1,159,670 59	0.684	0.700
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	155,870 60	151,100 60	+ 4,770 »	—	—
	Bagages	Quintal.	1,108,934 92	1,080,335 90	+ 28,599 02	4.226	4.189
	Colis journaux	Kilogr.	43,064 »	41,728 »	+ 1,336 »	0.071	0.074
	Tarif n° 1, colis exprès.	—	1,149,377 76	1,115,543 27	+ 33,834 49	0.092	0.093
	Petits paquets	Quintal.	2,030,088 78	1,917,148 51	+ 112,940 27	2.530	2.334
	Finances	Group.	234,978 73	219,083 38	+ 15,895 35	0.264	0.277
	Équipages	Voiture	57,994 46	53,031 85	+ 4,962 61	38.280	35.331
Trains de marchandises. (2)	Chevaux	Expédition.	178,744 98	184,413 62	— 5,668 64	38.673	39.710
	Petites marchandises	Quintal.	6,802,941 85	5,826,231 91	+ 1,976,709 94	2.400	2.342
	Grosses marchandises	Tonne.	80,975,111 59	81,070,947 11	— 95,835 52	3.057	3.021
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	1,232,029 35	1,271,100 34	— 39,071 99	24.764	25.424
Ensemble (3) . fr.		»	139,268,663 17	137,870,521 05 (2)	+1,398,142 12		

Pour les années antérieures, voir annexe X du compte rendu de 1889.

(1) Non compris 1,007,852 tonnes en 1891 et 1,096,965 tonnes en 1890, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écartier du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(2) Pour ces données depuis l'origine, voir page 117 du compte rendu de 1889.

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

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
1865	Francs. 4.37	Francs. 3.16	Francs. 51,302	Francs. 440.53
1870	4.44	2.90	52,219	443.07
1875	(¹) 0.84	(²) 3.53	45,420	424.44
1880	(³) 0.88	(⁴) 3.43	42,444	415.15
1885	(⁵) 0.81	3.21	38,096	404.37
1886	0.75	3.09	36,750	400.68
1887	0.74	3.06	38,944	406.69
1888	0.73	2.99	44,453	412.44
1889	0.72	2.96	42,699	416.98
1890	0.70	3.02	43,869	420.49
1891	0.68	(⁶) 3.06	44,070	420.72

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

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

§ 5. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1891.	En 1880.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	69,946 24	66,166 88
	Loyer des buffets	260,415 15	260,379 15
	Droit d'affichage	29,568 85	27,144 76
	Vente de livres	"	10,467 07
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	88,111 55	84,590 45
Total. . fr.		<u>448,041 57</u>	<u>448,748 29</u>

(¹) Les prix de transport des voyageurs appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. %, dès le 1^{er} novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1871.

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

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

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

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

(⁶) Voir p. 55 les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1891.	En 1890.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	9,524 98	17,514 16
	Formalités en douane	254,570 60	225,657 55
	Dépôt et magasinage.	60,505 »	58,849 69
	Retard dans le chargement et le déchargement	206,521 27	245,568 19
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	22,481 92	40,012 98
	— de tapissières	559 45	1,125 50
	Déchargement d'office	45,195 10	54,475 45
	Entretien et traction sur les raccordements.	207,885 55	219,855 56
	Redevances pour usage de quais, voies	8,125 98	7,982 26
	Location de terrains et de vidanges	27,079 01	54,625 49
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	2,160,476 16	1,887,569 44
	Surtaxes non réclamées	1,072 68	1,696 86
	Recettes diverses.	57,910 91	97,297 28
Total. . fr.	5,019,506 59	2,871,626 41	
Total des trains de voyageurs.	448,044 57	448,748 29	
Ensemble (1). . fr.	5,467,548 16	5,520,374 70	

§ 4. PRODUITS DIVERS (2).

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

	En 1891.	En 1890.
Les ventes d'immeubles sans emploi fr.	42,674 71	65,167 75
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	79,278 16	59,571 92
		(3) 1,551 40
Ensemble. . fr.	121,952 87	124,091 67

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

Les ventes d'immeubles sont déduites du capital, à titre de valeurs non amortissables par le Chemin de fer, et sont indiquées au passif de l'annexe II.

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

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

(1) Voir ces résultats depuis l'origine, annexe XI du Compte rendu de 1889.
 (2) Voir annexe X pour les années antérieures.
 (3) Encaissé en 1891.

		En 1891.	En 1890.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.		1,064,833 59	1,050,007 47
Détenus et leurs gardiens		225,633 55	225,365 85
Émigrants		66,425 »	54,742 75
Sociétaires		580,741 49	459,278 43
Trains de plaisir		89,404 82	76,128 19
Transports mili- taires en débet	{ Hommes	552,584 20	441,073 60
	{ Chevaux	18,067 56	52,565 60
	{ Bagages et matériel de guerre.	76,481 21	72,215 25
Transports mili- taires soldés par les intéressés	{ Bagages et mobiliers.	18,664 40	16,605 06
	{ Équipages et chevaux	2,322 84	3,029 40
Chevaux de courses		22,937 70	20,063 85
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	{ départements ministériels	7,452 40	41,853 56
	{ expositions	585 68	159 77
	{ divers	52 95	65 70
	{ armée et prisons.	102,867 05	93,912 95
Ensemble. fr.		2,429,056 04	2,356,823 41

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1891, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les services *mixtes* et les services *internationaux*.

A. Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES étrang.
	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.
Voyageurs (1).	59,315,466	88.01	5,662,846	8.40	2,423,848	3.59	67,432,178
Bagages (quintaux).	165,671	63.22	23,181	8.83	73,337	27.95	262,389
Petites marchandises (kilogr.) (2)	226,240,145	64.05	46,734,226	13.23	80,255,914	22.72	353,230,285
Grosses — (tonnes) (3)	13,289,304	50.17	4,980,154	18.80	8,217,979	31.03	26,487,437
Finances (groups) (4)	476,305	53.50	132,399	14.87	281,630	31.63	890,334
Équipages (voitures).	1,039	68.58	106	7. »	370	24.42	1,515
Chevaux et bestiaux (expéd.).	34,305	63.09	7,789	14.33	12,280	22.58	54,372

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

(2) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(3) Non compris 1,007,852 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain (voir renvoi (1) page A-47).

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

B. Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.
Voyageurs fr.	34,992,901 17	75.91	4,824,918 62	10.47	6,281,677 36	13.62	46,099,527 15
Tickets d'entrée dans les stations	155,870 60	100. »	»	»	»	»	155,870 60
Bagages	539,525 02	48.66	55,824 10	5.03	513,585 80	46.31	1,108,934 92
Petites marchandises	6,305,856 53	68.35	839,527 08	9.64	2,030,088 78	22.61	9,225,472 39
Grosses —	42,805,629 96	52.86	11,250,321 04	13.90	26,519,160 59	33.24	80,975,111 59
Finances	175,159 52	74 54	15,431 06	0.57	44,388 15	18.89	234,958 73
Équipages	38,307 47	68.05	3,158 56	5.45	16,528 43	28.50	57,994 46
Chevaux et bestiaux	976,156 47	69.19	80,667 74	5.72	353,919 12	25.09	1,410,773 33
Produits extraordinaires	3,467,548 16	100. »	»	»	»	»	3,467,548 16
Ensemble . . . fr.	89,456,054 90	62.67	17,119,878 20	12. »	36,150,378 23	25.33	142,736,211 33
Produits divers fr.							79,278 16
							Total . . . fr. 142,815,489 49

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1890, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		B. SERVICES MIXTES.		C. SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	635,739 55	»	296,055 26	»	207,873 78	»
Bagages	9,343 44	»	»	4,735 27	21,041 45	»
Petites marchandises.	203,214 08	»	8,666 35	»	112,940 27	»
Grosses —	261,953 »	»	»	934,893 80	577,403 34	»
Finances	»	2,541 73	»	604 31	49,041 39	»
Équipages	»	887 32	»	241 88	6,091 81	»
Chevaux et bestiaux.	»	30,574 27	»	6,099 21	»	8,067 15
Totaux	1,150,219 77	34,003 32	304,721 61	943,594 53	944,095 71	8,067 15
Différences pour 1891.	+ 4,096,216 45		— 638,872 92		+ 936,028 59	

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

	A.	B.	C.
En 1890 de	62.47	12.58	24.95
Elle est, en 1891, de	61.70	12.31	25.99
Différence pour 1891.	— 0,77	— 0,27	+ 1,04

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1891.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1^{er} TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Mise en distribution, au point d'arrêt de Burhaimont, de billets aller et retour du système dit « jarretière ».

Remplacement, pour le service maritime d'Ostende-Douvres, des billets en papier par des billets en carton du système Edmondson.

Mise en vigueur, à titre d'essai, à Bruxelles, de mesures permettant aux maisons de commerce l'envoi direct, au dépôt des stations, des objets achetés par les personnes de la province, qui désirent emporter leurs emplettes avec elles.

Délivrance, au départ des points d'arrêt, de coupons d'abonnement pour ouvriers.

Autorisation donnée aux chefs de station de remettre aux ouvriers, notoirement connus comme tels, le premier coupon de semaine, sans exiger la production des certificats prescrits, lorsque, par suite de causes imprévues et indépendantes de la volonté des intéressés, ces documents ne peuvent être produits immédiatement.

Billets d'abonnement pour agrées et ouvriers de l'administration, rendus valables, d'une manière générale, pour sept déplacements par semaine.

Autorisation donnée aux ouvriers de l'atelier de Gentbrugge de prendre place, sans augmentation du prix de leur coupon d'abonnement, au train de midi, pour rentrer chez eux prendre leur repas, au moyen du même coupon de semaine qui leur sert à se rendre au travail le matin et à retourner chez eux le soir.

Agrandissement du format des billets à talon-valeur, de façon que le voyageur ait en mains un billet d'une grandeur suffisante.

Transfert de l'administration centrale au service d'exécution, du travail relatif à la confection des cartes d'abonnement de voyageurs.

Publication des conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages, en service intérieur de l'État, mises en harmonie avec la loi sur le contrat de transport.

Autorisation donnée, à titre définitif, aux porteurs de billets d'abonnement d'ouvriers, de prendre place à tous les trains ordinaires où leur présence n'est pas de nature à entraver la marche du service.

Autorisation donnée aux bureaux d'Anvers-Est et de Malines de délivrer, à titre d'essai, des suppléments pour passer en première classe, aux voyageurs partant par le train n° 30, et devant utiliser, à partir de Bruxelles-Nord, le train n° 173.

Billets dits « d'excursion », mis en distribution entre Ostende et Douvres et vice-versa pendant la saison balnéaire, rendus uniformément valables pour trois jours, celui de délivrance compris.

Autorisation donnée aux stations de l'État, tarifées avec Douvres, viâ Ostende, d'enregistrer les bagages pour Douvres, stations du South-Eastern Railway et du London-Chatam and Dover Railway, lorsque le voyageur en fait la demande.

Autorisation donnée au bureau de Gand-Sud, de délivrer au train ordinaire n° 1007, en correspondance à Anvers-Est avec l'express n° 9 (1^{re} et 2^e classes), des billets suppléments valables au départ d'Anvers-Est, aux voyageurs porteurs de billets directs de 3^e classe de Gand-Sud à Amsterdam, Bréda, Dordrecht, La Haye, Roosendael et Rotterdam.

Délivrance, aux points d'arrêt de Le Carosse, Chef-Lieu, Chemin-Puissant, Malavée et Bougnou, de billets d'aller et retour valables indifféremment, au gré du voyageur, pour le débarquement à Charleroy, Boulevard Central ou Dampremy, et au retour pour l'embarquement à l'un de ces trois derniers points.

De même à Charleroy, Boulevard Central et Dampremy, il est délivré pour Le Carosse, Chef-Lieu, Chemin-Puissant, Malavée et Bougnou, des billets d'aller et retour dont le compartiment « retour » est valable indifféremment au gré du voyageur pour Charleroy, Boulevard Central ou Dampremy.

Billets aller et retour délivrés à Contich-Est et à Contich-Ouest pour Berchem-Anvers, rendus valables, au retour, pour les deux stations de Contich, au gré du voyageur. De même, les billets d'aller et retour délivrés à Berchem-Anvers pour Contich-Est et Contich-Ouest ont été rendus valables tant à l'aller qu'au retour, pour les deux gares de Contich, au gré des voyageurs.

Délivrance, à la station de Gand-Sud, aux voyageurs qui en font la demande, de billets d'aller et retour pour Bruxelles-Nord, dont le compartiment « retour » permet aux intéressés d'effectuer leur retour soit à Gand-Sud, soit à Gand-Saint-Pierre.

Délivrance, à la station de Bruxelles-Midi, aux voyageurs qui en font la demande, de billets d'aller et retour pour Ath, Blandain, Leuze et Tournai, dont le compartiment « retour » est valable pour Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord.

Délivrance : 1^o à la station de Bruxelles-Midi, de billets d'aller et retour permettant au voyageur, à l'aller, de descendre à Forest ou à Uccle-Stalle, au retour, de s'embarquer à l'une de ces deux stations; de billets d'aller et retour permettant au voyageur, à l'aller, de descendre à Uccle-Calevoet ou à Ruysbroeck, au retour, de s'embarquer à l'une de ces deux stations; 2^o à la station de Forest-Midi, de billets d'aller et retour, dont le compartiment « retour » est valable pour Forest ou Uccle-Stalle; 3^o à la station de Forest-Est, de billets d'aller et retour, dont le compartiment « retour » est valable pour Forest ou Uccle-Stalle; 4^o à la station d'Uccle-Stalle, de billets d'aller et retour, dont le compartiment « retour » est valable pour Uccle-Stalle ou Forest; 5^o à la station d'Uccle-Calevoet, de billets d'aller et retour, dont le compartiment « retour » est valable pour Uccle-Calevoet ou Ruysbroeck; 6^o à la station de Ruysbroeck, de billets aller et retour, dont le compartiment « retour » est valable pour Ruysbroeck ou Uccle-Calevoet.

Délivrance, à la station de Genappe, de billets aller et retour permettant, à l'aller, le débarquement à Bruxelles-Midi ou à Bruxelles-Quartier-Léopold, au retour, l'embarquement à l'une de ces deux stations.

Délivrance, à la station de Bruxelles-Midi, de billets aller et retour pour

Genappe permettant, au retour, le débarquement à Bruxelles-Midi ou à Bruxelles-Quartier-Léopold.

Délivrance, à la station de Bruxelles-Quartier-Léopold, de billets aller et retour pour Genappe permettant, au retour, le débarquement à Bruxelles-Midi ou à Bruxelles-Quartier-Léopold.

Délivrance, à la station de Bousval, de billets aller et retour permettant, à l'aller, le débarquement à Bruxelles-Midi, Nord ou Quartier-Léopold, au retour, l'embarquement à l'une des trois stations.

Délivrance, à la station de Bruxelles-Midi, de billets aller et retour pour Bousval permettant, au retour, le débarquement à Bruxelles-Midi, Nord ou Quartier-Léopold.

b. *Services mixtes.*

Extension aux Compagnies désignées ci-après, des dispositions régissant l'acceptation, aux conditions du tarif des bagages, de voitures pour enfants, que les voyageurs font transporter avec eux : Anvers à Gand, Chimay, État Néerlandais (Liégeois-Limbourgeois), Flandre Occidentale, Gand-Ecclloo-Bruges, Gand-Terneuzen, Grand Central Belge, Maeseyck, Malines-Terneuzen, Nord-Belge et Termonde-Saint-Nicolas.

Réimpression des tarifs mixtes avec la Flandre occidentale, Gand-Terneuzen, Malines-Terneuzen et Termonde-Saint-Nicolas.

Publication d'un tarif mixte général pour le transport des voyageurs et des bagages, fascicule I, conditions réglementaires.

Extension de relations en service mixte Nord-Belge.

c. *Services internationaux*

Réduction des prix de voyages en Italie, à l'occasion de l'exposition de Palerme.
Extension de relations avec le Nord-Français.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Autorisation donnée à l'Agence des « Voyages économiques » à Paris, de distribuer des billets spéciaux pour des parcours en Belgique.

Réimpression du recueil des tarifs spéciaux des voyages à prix réduits.

Tarification de nouveaux parcours pour les billets combinables.

§ 3. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. *Services intérieur et mixtes.*

Conditions réglementaires.

1^{er} septembre. Nouvelles conditions réglementaires mises en harmonie avec les dispositions de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} avril. Déclassement des *cereles en bois* de la 1^{re} à la 2^e classe.
Classification du *colcothar (peroxyde de fer)* à la 3^e classe,
du *sulfostéatite cuprique*, du *sang en fûts* et du *sang desséché*
à la 4^e classe.
- 1^{er} décembre. Classification de la *ramie (chinagrass)* à la 3^e classe.

Tarifs spéciaux.

- 1^{er} juin. *Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :*
Ce tarif spécial est rendu applicable aux expéditions de *pavés*
destinés à l'exportation par les ports de mer belges, *sans distin-*
guer si ces expéditions sont embarquées sur bateaux d'inté-
rieur ou sur navires de mer.
- 1^{er} juin. *Tarif spécial n° 3 d'exportation maritime :*
Ce tarif spécial est rendu applicable aux expéditions de
ciments destinés à l'exportation par les ports de mer belges, *sans*
distinguer si ces expéditions sont embarquées sur bateaux
d'intérieur ou sur navires de mer.
- 1^{er} — *Tarif spécial n° 24 :*
Le tarif spécial n° 24 *d'importation maritime* en faveur des
envois de *planchettes* entrant en Belgique, en franchise tempo-
raire de droits de douane, et destinées à la confection des caisses
d'emballage, a été successivement étendu aux stations d'Aiseau,
Bascoup, Bascoup (l'Étoile), Basècles (Carrières), Gand (Sud),
Jumet Brûlotte (Verreries de Jumet), Moustier, Namur (station),
Tertre et Wetteren.
- 1^{er} — *Tarif spécial n° 27 :*
Le tarif spécial n° 27 (actuellement n° 35), applicable aux
transports de *charbons maigres* expédiés par quantités d'au
moins 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, des diverses
gares charbonnières belges en destination d'Allain, d'Antoing,
Chercq (halte) et Vaulx, est étendu à la station d'Hollain (Crève-
Cœur).

b. *Services internationaux et de transit.*

Conditions réglementaires.

- 1^{er} septembre. *Service Belge-Néerlandais :*
Modification des articles 3, 15, 19, 20, 29 et 30 en ce qui
concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour
pertes et avaries.
- 1^{er} — *Service Franco-Belge-Néerlandais :*
Modification des articles 2, 11 et 12 en ce qui concerne la
responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes et avaries.

- Service Anglo-Belge viâ Anvers-Harwich et Anglo-Belge viâ Grimsby avec Anvers :*
- 1^{er} septembre. Modification des articles 4, 11, 12, 13 et 14 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes et avaries.
- Service Anglo-Belge-Alsacien-Lorrain-Suisse :*
- 1^{er} — Additions et modifications aux articles 2, 4, 11, 13, 16, 20 et 22 du tarif pour le transport des marchandises par train-courrier et par train de grande vitesse entre Londres, Ostende, et Anvers, d'une part, Bâle, Mulhouse, Colmar, etc., d'autre part.
- Service Belge-Rhénan-Westphalien :*
- 1^{er} juillet. Révision du paragraphe 7 des conditions d'application du tarif exceptionnel 5.
 Modifications aux dispositions spéciales relatives à l'acceptation des marchandises.
- Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands :*
- 1^{er} septembre. Révision des articles 2, 4, 11, 13, 15, 18, 19, 21, 22 et 24 des conditions réglementaires.
- 1^{er} décembre. Révision de l'article 1^{er} concernant le conditionnement des colis.
 Modification de l'article 2 en ce qui concerne les objets exclus du transport, ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions.
 Introduction à l'article 7 d'une disposition relative au recouvrement des insuffisances de taxe et à la restitution des surtaxes.
 Révision de l'annexe à l'article 2 concernant les marchandises dont l'acceptation au transport n'est admise que sous certaines conditions.
 Révision des prescriptions générales au sujet de l'application des tarifs directs, notamment des articles relatifs aux objets d'un volume exceptionnel et aux marchandises encombrantes.
- Service Franco-Belge-Nord :*
- 1^{er} septembre. Modification des articles 2, 11, 12, 13 et 15 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges pour pertes, avaries ou retards.
- Service Franco-Belge-Anzin :*
- 1^{er} — Modification des articles 2, 10, 11, 12 et 14 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes, avaries ou retards.
- Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) :*
- 1^{er} juin. Révision du fascicule I (conditions réglementaires).
- 1^{er} septembre. Modification des articles 3, 5, 8, 12, 14, 19, 22 et 23 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes, avaries ou retards.
- Service Anglo-Belge viâ Ostende-Douvres :*
- 1^{er} — Modification des conditions réglementaires en ce qui concerne

la responsabilité sur les chemins de fer belges pour pertes, avaries ou retards.

Tarifs internationaux pour le transport des colis dits : « petits paquets » :

1^{er} septembre. Modification des conditions réglementaires en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes, avaries ou retards.

Service Anglo-Belge-Bavarois :

15 mai. Dispositions spéciales, dispositions additionnelles aux conditions réglementaires, etc.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} juin. Nouvelles conditions réglementaires mises d'accord avec celles du tarif Allemand-Austro-Hongrois.

1^{er} septembre. Modifications des articles 5, 5, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 23 et 25, en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges pour pertes et avaries.

Service Franco et Belge-Allemand-Russe :

1^{er} — Modification des articles 1, 2, 6, 7, 8, 10 et 12, et introduction d'un nouvel article 12^{bis}, en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges pour pertes et avaries.

Service Belge-Italien :

1^{er} — Modification des paragraphes 8, 10, 16, 18, 23, 24, 25 et 27 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges pour pertes et avaries.

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

1^{er} avril. Déclassement des *cercles en bois* de la 1^{re} à la 2^e section.

Classification du *sang en fûts*, du *sang desséché*, et du *sulfostéatite cuprique* à la 4^e section.

25 mai. Classification, à la 5^e section, des *briquettes de charbon de bois* et des *paillons (enveloppes de bouteilles) en roseaux et en paille, en balles pressées*.

Déclassement du *phosphorite de chaux* au tarif spécial II.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1^{er} avril. Admission des *caisses à cigares* et des *planchettes pour caisses à cigares, même imprégnées*, au tarif exceptionnel n° 5.

1^{er} juin. Admission des *fruits frais, à pepins ou à noyaux* (y compris les noix fraîches), aux prix directs de la classe A² (par wagon de 5,000 kilogrammes) et du tarif spécial I (par wagon de 10,000 kilogrammes) pendant la période du 1^{er} juin au 31 décembre 1891, de ou vers des gares allemandes.

1^{er} juillet. Admission des *chaines, clous, plaques pour poêles de cuisine* au tarif exceptionnel n° 14.

Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands :

1^{er} décembre. Extension du tarif à diverses marchandises.

Modification de quelques articles repris au tableau de classification.

Service Franco-Belge-Nord :

10 février. Déclassement des *sacs vides en retour*, de la 1^{re} à la 2^e classe sur le parcours belge.

10 mai. Introduction :

1^o du *brai sec végétal*, du *chlorure de baryum en fûts* et de *coquillages secs bruts* avec le prix de la 3^e classe sur le parcours belge ;

2^o des *cenbres de pyrites (pyrites grillées)*, du *chlorure de calcium coulé ou liquide en fûts*, des *coprolithes (phosphates de chaux) en vrac*, des *déchets de marbre pour mosaïque emballés et en vrac*, des *phosphorites en sacs, en fûts et en vrac*, du *plâtre pour amendement*, du *sulfate de chaux chimiquement pur* et des *tourteaux pour engrais*, avec les prix des 3^e et 4^e classes sur le parcours belge, respectivement pour les charges complètes de 5,000 et 10,000 kilogrammes ;

3^o des *laines lavées à dos et à froid* et du *noir animal pour raffineries et sucreries*, avec les prix de la 2^e classe sur le parcours belge.

10 mai. Déclassement des *porte-bouteilles en fer, démontés ou repliés*, de la 1^{re} à la 2^e classe sur le parcours belge.

23 août. Introduction des *plateaux en bois d'ébénisterie* avec les prix de la 2^e classe, et des *plateaux en bois de charpente, de charonnage et de menuiserie* avec les prix de la 3^e classe sur le parcours belge.

Service Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale).

1^{er} juin. Révision du fascicule I (classification des marchandises) :

Tarifs en general.

Service Belge-Sud-Ouest Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

1^{er} décembre. Réduction des taxes applicables pour le transport des marchandises entre Louvain (bassins) d'une part, Bâle (gare du Central suisse), Bâle (gare badoise) et Delle (transit), d'autre part.

1^{er} — Modification des taxes applicables aux transports effectués des ports de mer belges et Terneuzen vers Mannheim et Mannheim (Neckarvorstadt), Ludwigshafen s/Rh., Mengen, Sigmaringen, Friedrichsfeld, Heidelberg et Schwetzingen.

1^{er} — Révision du fascicule VI^e (trafic avec les stations du chemin de fer de l'État de Bade).

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

- Service Belge-Allemand.*
- 1^{er} août. Révision du tarif Belge-Allemand du 1^{er} janvier 1881 (fascicule II), et du fascicule I du même tarif Belge-Allemand du 1^{er} juin 1890.
- 10 septembre. Extension du tarif à une nouvelle station allemande.
- Service Franco-Belge-Anzin.*
- 1^{er} juin. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport en service direct des marchandises, finances, valeurs, etc.
- Service Belge-Italien.*
- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif applicable aux envois de marchandises par charges complètes.
- Service Belge-Bavarois.*
- 1^{er} juin. Réductions introduites pour les transports de *fruits frais* par charges complètes.
- 1^{er} août. Extension du tarif général à de nouvelles stations belges et à de nouvelles stations bavaoises.
- 22 décembre. Modification des prix applicables entre Lindau, d'une part, et les ports belges et Terneuzen, d'autre part, pour les envois du trafic de transit.
- Service Franco et Belge-Allemand-Russe.*
- 1^{er} février. Introduction de nouvelles stations russes dans le tarif applicable aux envois expédiés vers la Russie.
- Tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets ».*
- 14 mai. Publication d'une nouvelle édition du recueil des tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets ».
- 30 septembre. Mise en vigueur de nouveaux prix pour l'échange direct entre la Belgique et divers pays d'Europe, d'Afrique, d'Asie, d'Amérique et d'Océanie, via Brême et Hambourg, des colis dits « petits paquets ».
- Tarif de l'Union postale universelle.*
- 10 juin. Création d'un nouveau service pour l'échange des colis postaux entre la Belgique et certaines localités de la côte orientale d'Afrique.

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

- Service Belge-Allemand :*
- 1^{er} août. Révision du tarif exceptionnel pour les transports de lin, chanvre, etc.
- Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :*
- 1^{er} février. Révision des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles*, *cokes*, etc. entre les stations belges et celles des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg.
- 1^{er} février. Révision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*, *cokes* et *briquettes de charbon* entre les stations belges, d'une

- [N° 185.]
- part, et celles du chemin de fer de l'État de Bade, d'autre part.
- 11 avril. Extension à la station de Hahn-Wehen du tarif exceptionnel n° 5, applicable aux transports de *bois* entre les stations belges, d'une part, et certaines stations des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort sur/Main, d'autre part.
- 1^{er} juillet. Révision des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles*, *cokes*, etc., entre les stations belges, d'une part, et celles du chemin de fer Prince-Henri, d'autre part.
- 11 novembre. Extension à la station de Bliesbrucken du tarif exceptionnel n° 9, applicable aux transports de *céréales* effectués des ports de mer belges et Terneuzen vers les stations du chemin de fer du Palatinat.
- 1^{er} décembre. Révision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*, *cokes et briquettes de charbon* entre les stations belges, d'une part, et celles des chemins de fer de l'État de Wurtemberg, d'autre part.
- 14 février et 1^{er} décembre. Introduction dans le tarif applicable aux transports de chevaux et bestiaux, des stations de Staden et d'Anvers (sud quais) (transit).
- Service Néerlandais-Sud-Ouest-Allemand :*
- 1^{er} décembre. Révision du tarif exceptionnel pour le transport de la *litière de tourbe* entre Helenaveen, station des chemins de fer de l'État néerlandais, et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg.
- Service Belge-Rhénan-Westphalien :*
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport de l'*acide sulfurique en wagons citernes*.
- 1^{er} novembre. Abaissement à 45 tonnes du minimum de tonnage de 50 tonnes, exigé pour l'obtention des taxes spéciales afférentes aux expéditions comportant ce dernier poids dans le tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*, du 1^{er} octobre 1888.
- Services Belge-Rhénan-Westphalien et Belge-Allemand :*
- 1^{er} novembre. Abaissement à 45 et 90 tonnes des minima de tonnage pour l'application des prix des 2^e et 3^e catégories des tarifs spéciaux et exceptionnels 7 et 12.
- Service Franco-Belge-Nord :*
- 10 mai. Admission au tarif spécial II d'exportation, applicable sur le parcours belge, des *coprolithes (phosphates de chaux)*.
- 10 — Admission au tarif spécial VI, applicable sur le parcours belge, des *laines lavées à dos et à froid*.
- 10 — Admission au tarif commun exceptionnel P. V. n° 11, des *coprolithes (phosphates de chaux) emballés ou en vrac* et des *tourteaux pour engrais*.
- 30 juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial VII, applicable sur le parcours belge au *brai minéral* et au *goudron minéral solides*.

- Service Belge-Suisse. (Trafic avec la Suisse orientale) :*
 7 février. Introduction d'Angleur (station) au tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse, de la vallée de la Töss et de l'Union suisse.
- Service Franco-Belge-Est :*
 1^{er} octobre. Révision du tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, vers les gares du réseau de l'Est français.
- Service Anglo-Belge-Néerlandais-Italien :*
 Tarif exceptionnel applicable aux envois de *denrées alimentaires*.
- 1^{er} juillet. Modification, pour certaines stations, des distances servant au calcul des taxes sur les parcours italiens.
- 1^{er} août. Introduction de nouvelles stations italiennes et modifications diverses.
 Tarif exceptionnel applicable aux transports de *houille, coke, etc.*
- 1^{er} octobre. Réimpression.
Service Belge-Bavarois :
- 1^{er} juillet. Tarif exceptionnel applicable aux transports de *bois*. Extension à différents articles nouveaux. Introduction de nouvelles stations belges et de nouvelles stations bavaroises. Réduction des prix pour deux stations bavaroises.
- 1^{er} août. Introduction de tarifs exceptionnels nouveaux.
 Extension au *beurre de coco*, du tarif exceptionnel *a*³.
- Service Belge-Austro-Hongrois :*
 1^{er} août. Introduction de nouveaux tarifs exceptionnels.
 Extension de certains tarifs exceptionnels à des stations belges et à des stations austro-hongroises.
- 1^{er} décembre. Introduction de la station de Tamines dans le tarif exceptionnel n° 21 (marbres), et modification des prix du tarif exceptionnel n° 34 (semences), pour Olmutz.

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

§ 1^{er}. TRAINS DE VOYAGEURS.

Depuis le 1^{er} février 1894, d'importantes améliorations ont été apportées au train qui partait de Londres (Cannon street), à 1 heure 10 de relevée. Ce train a été retardé au départ de Londres jusqu'à 5 heures 42 du soir et mis en correspondance, au départ d'Ostende, avec un train express nouveau à marche rapide, dont l'horaire a été réglé de façon à permettre d'amener les voyageurs à Cologne à 7 heures 17 du matin, en temps utile pour assurer les correspondances se dirigeant sur Francfort à 7 heures 35, sur Berlin, à 7 heures 40, sur Hambourg à 8 heures 35 et sur Vienne, à 9 heures 10 du matin.

A partir de la même date, un train nouveau a été créé entre Blandain et

Bruxelles et retour, pour relever la correspondance du Club-train partant à 5 heures du soir de Londres, et pour transmettre, en sens inverse, la correspondance au train qui arrive à Londres à 10 heures 45 du soir.

Le départ de Londres s'effectue à 5 heures du soir, et l'arrivée à Bruxelles-Nord à 11 heures 21, en correspondance avec l'express partant à 11 heures 45 du soir et arrivant à Cologne à 5 heures 19 du matin.

Au retour, le départ de Bruxelles a lieu à 2 heures 40 du soir, en coïncidence avec le train venant de Cologne à 1 heure 50, et l'arrivée à Londres est fixée à 10 heures 45 du soir.

Une nouvelle relation a été ainsi créée entre l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne, par la voie de Calais.

Ce service, qui était exclusivement assuré au moyen de voitures de 1^{re} classe, a été rendu accessible, depuis le 15 mars 1891, aux voyageurs de 2^e classe sur le parcours de Lille à Bruxelles et retour.

Les horaires des trains entre Bruxelles-Nord, Eschen et Amsterdam ont été modifiés depuis le 1^{er} avril 1891, de façon à donner, au train express partant de Paris pour Bruxelles à midi 40, une correspondance directe pour les Pays-Bas, ce qui permet d'arriver à Amsterdam le même jour à 11 heures 55 du soir, alors qu'antérieurement on ne pouvait y être rendu que le lendemain à midi 55.

En sens inverse, le train partant d'Amsterdam pour Bruxelles à 5 heures 20 du soir a été accéléré de manière à amener les voyageurs à Bruxelles-Nord à 9 heures 02, alors qu'auparavant ils ne pouvaient y arriver qu'à 9 heures 24 du soir.

L'écart qui existait antérieurement au 1^{er} juin 1891, à Paris-Nord, entre l'arrivée (11 heures 59 soir) du train partant de Bruxelles-Nord à 6 heures 41 du soir et le départ du train de luxe de minuit 15 vers les pays méridionaux était trop court, ce qui était cause que la correspondance entre ces deux trains était fréquemment manquée. Dans le but de remédier à cet état de choses, le service des trains entre Eschen et Paris a été modifié depuis le 1^{er} juin afin que la correspondance soit amenée à Paris à 11 heures 53 du soir, au lieu de 11 heures 59.

A partir de la même date, certains changements ont été apportés dans les itinéraires de l'Express d'Orient et du train partant d'Ostende pour Bâle à 4 heures 26 du soir.

Le départ de Paris de l'Express d'Orient a été fixé à 6 heures 50 du soir; son arrivée à Strasbourg et son départ de cette ville ont lieu respectivement à 3 heures 48 et à 3 heures 52 du matin.

L'horaire du train d'Ostende a été avancé de manière que son arrivée à Strasbourg ait lieu à 5 heures 29 du matin.

Ces modifications ont eu pour résultat de rétablir la correspondance entre les trains en question à Strasbourg.

Depuis le 1^{er} juin 1891, un train nouveau a été établi entre Cologne et Bruxelles.

Ce train, qui part de Cologne à 4 heures 55 de relevée pour arriver à Bruxelles à 10 heures 06 du soir, relève à Cologne les correspondances de Vienne et

de Leipzig viâ Cassel, arrivant respectivement à 4 heures 23 et à 4 heures 44 du soir.

A la même époque, le train qui partait de Bâle pour Ostende et l'Angleterre à 8 heures 53 du soir a été retardé jusqu'à 9 heures 11 au départ de Bâle, pour arriver à Bruxelles 15 minutes plus tard qu'auparavant. La durée du voyage, en ce qui concerne les relations pour au delà de Bruxelles, vers Ostende, a été ainsi diminuée de 16 minutes.

Un service de voitures-restaurants a été établi depuis le 22 août entre Liège et Erquelines et vice-versa, à l'aller par le train partant de Liège à 11 heures 57 du matin et arrivant à Erquelines à 2 heures 58 de relevée, et, au retour, par celui quittant cette dernière station à 4 heures 57 du soir, pour être rendu à Liège à 7 heures 50.

A partir du 5 novembre ce service a été étendu de façon à lui donner les stations de Verviers et de Jeumont comme points de départ et d'arrivée.

Depuis le 20 septembre 1891, le wagon-lit utilisé aux relations entre Ostende et Cologne et circulant dans les trains partant respectivement d'Ostende (quai) à minuit et de Cologne à 10 heures 53 du soir, a été rendu accessible aux voyageurs de 2^e classe moyennant le paiement d'un billet supplémentaire de 2^e classe.

A partir du 1^{er} septembre, et afin d'assurer dans les meilleures conditions possibles le transport de la malle des Pays-Bas pour l'Inde, on l'a expédiée, en cas d'arrivée tardive de la correspondance hollandaise, d'Anvers-Est par trains spéciaux sur Bruxelles, sur Mons ou sur Feignies, suivant le cas, aux frais de l'office des postes des Pays-Bas.

Cette mesure a permis d'atténuer les retards considérables qu'éprouvait fréquemment le service de la dite malle.

Antérieurement au mois de juillet 1891, les dispositions qui réglaient les délais d'attente des trains partant d'Ostende (quai) vers Bruxelles et l'Allemagne, respectivement à minuit et à 3 heures 42 du matin, présentaient des inconvénients, en ce sens que les voyageurs d'Ostende, Bruges et Gand n'avaient plus aucun moyen d'atteindre, à Herbesthal, la correspondance allemande, lorsque les malles arrivaient à Ostende avec un retard trop considérable.

Des dispositions ont été prises pour que ces voyageurs puissent, en tous cas, disposer de la correspondance précitée.

Depuis le 12 août, la charge limite des trains spéciaux destinés aux transports de militaires pourra atteindre 50 véhicules sans toutefois dépasser la charge autorisée pour les trains de marchandises en simple traction, tandis qu'antérieurement la composition des trains de l'espèce ne pouvait dépasser 25 véhicules.

Cette mesure a permis de diminuer le nombre de trains mis en marche à l'occasion des transports de troupes et de réduire ainsi, dans une certaine mesure, les dépenses d'exploitation.

Depuis le 1^{er} avril 1891, le cadre organique des chefs-gardes et des gardes a été augmenté de 70 unités dans le but d'accorder à ce personnel deux heures de liberté au moins dans la matinée du dimanche.

Depuis le 1^{er} juillet suivant, la délivrance des coupons cesse dans toutes les stations, dans toutes les haltes et à tous les points d'arrêt, deux minutes avant

l'heure officielle de départ des trains de voyageurs. Quand des retards se produisent dans l'expédition ou dans la marche des trains, la délivrance des billets ne cesse que deux minutes avant l'heure effective de départ.

Cette mesure a été prise principalement dans le but d'éviter que des voyageurs soient victimes d'un accident en traversant tardivement les voies ou en sautant sur les trains en marche, de faciliter aux gardes le contrôle des billets et de permettre aux chefs de station d'expédier les trains à l'heure réglementaire.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

De nombreuses réformes ont été apportées dans le service des trains de marchandises.

Parmi les plus importantes, il faut citer :

1° l'organisation d'un train direct de marchandises entre le bassin de Liège et le port d'Anvers, train principalement affecté aux transports des charbons pour l'exportation ;

2° la mise en relation directe, par la fusion ou la transformation de trains existants, du bassin de Mons et du bassin de Charleroy avec la frontière des Pays-Bas, d'une part, du bassin de Charleroy avec Bruges et Ostende, d'autre part et inversement.

Ces mesures ont eu pour effet d'accélérer le transport des marchandises et de réduire sensiblement les escales en cours de route et les manœuvres qui en sont la conséquence.

Il en est résulté, en outre, une meilleure utilisation du matériel de transport et une diminution du nombre des trains spéciaux dont l'organisation constitue toujours une entrave à la circulation régulière des autres trains.

Le service des trains de transbordement a fait l'objet de remaniements très importants nécessités surtout par la mise en vigueur de la nouvelle loi sur les contrats de transport.

Afin d'assurer l'arrivée à destination et la remise aux destinataires des expéditions de détail dans les délais prévus, des trains nouveaux ont été organisés et un certain nombre de trains précédemment affectés au transport exclusif des grosses marchandises, ont été chargés du transport des marchandises de détail.

Le service des transbordements sur la ligne de Manage à Wavre a été réorganisé.

Les relations entre la Capitale et différents autres points du pays avec les Pays-Bas et inversement ont été améliorées au point de vue de l'accélération du transport, de la diminution du nombre des escales et des opérations de transbordement en cours de route.

Des dispositions exceptionnelles ont été prises pour assurer l'arrivée à destination, en temps utile, des expéditions originaires de certaines stations des lignes de l'Ouest pour différentes localités du Luxembourg.

Le minimum de poids exigé pour la formation d'un wagon réputé complet, qui avait été porté à 4,200 kilogrammes en 1887 et à 4,500 en 1889, a été fixé à 4,800 kilogrammes en 1891.

Ces augmentations successives ont permis de réaliser une économie de 280 unités sur le nombre des wagons employés chaque jour pour ce service.

De nouvelles mesures ont été prises pour remédier à l'insuffisance des installations de la station de Namur.

C'est ainsi que l'affectation des trains de marchandises et de transbordement desservant cette station a subi de nombreuses modifications qui ont permis de restreindre encore les manœuvres et les opérations de remaniement des wagons d'articles de messageries s'effectuant dans cette station.

En outre, la nouvelle gare de Ronet, créée spécialement pour dégager celle de Namur, a été mise en exploitation, bien que ses installations ne fussent pas encore entièrement achevées.

Dans le but d'éviter autant que possible les accidents résultant de chutes qui survenaient fréquemment en cours de route, et surtout pendant les manœuvres dans les stations, au gros bétail et aux chevaux chargés dans des wagons cavaliers, il a été prescrit de recouvrir le plancher de ceux-ci d'une couche de cendrées chaque fois que les animaux chargés dans un même véhicule ne sont pas assez nombreux pour se soutenir les uns les autres.

En outre, des étiquettes très apparentes sont placées sur ces wagons et sollicitent l'attention du personnel. Il s'y trouve une inscription portant que la manœuvre de ces wagons doit s'effectuer avec les plus grandes précautions pour ne pas donner lieu à des chocs.

Le transport du petit bétail, des veaux notamment, a fait l'objet de recommandations toutes particulières.

Afin d'empêcher les actes de cruauté dont ces animaux étaient fréquemment victimes, — ils étaient généralement présentés au transport les pattes fortement liées en croix, — ils ne sont plus transportés que chargés dans des caisses à claire-voie, paniers ou sacs, comme le prescrivent les règlements. Des entraves légères aux pattes sont seules tolérées.

Sur les lignes où les transports de l'espèce sont suffisamment importants pour y justifier la mesure, des wagons spéciaux sont réservés, à certains jours et à certains trains, pour le chargement du petit bétail à l'état libre.

De nouvelles facilités ont été accordées aux apiculteurs pour le transport des abeilles, notamment pendant la période d'été.

Les transports de cette nature, effectués au prix du tarif n° 2, peuvent exceptionnellement être remis aux trains de voyageurs, chaque fois qu'étant donnée l'organisation des trains de marchandises sur les lignes à parcourir, cette mesure est nécessaire pour soustraire les abeilles à l'influence des fortes chaleurs.

Les personnes accompagnant ces transports sont, en outre, admises moyennant le prix d'un coupon de 3^e classe, à prendre place, à leurs risques et périls, dans les wagons renfermant les ruches.

Certains produits accompagnant les cultivateurs, et destinés à l'approvisionnement des marchés, de même que le lait frais à livrer au domicile de leurs clients par les campagnards, jouissaient de la faveur du transport gratuit. Cette faveur ayant donné lieu à des abus, il a été décidé qu'elle ne serait plus accordée qu'aux exploitants de fermes, à l'exclusion des négociants revendeurs et des industriels propriétaires de serres pour la culture intensive du raisin et d'autres fruits ou légumes fins.

Le poids total des colis transportés dans ces conditions a été limité à 60 kilo-

grammes par voyageur; au delà de ce poids, les colis formant l'excédent de charge sont enregistrés et expédiés aux prix et conditions du tarif n° 2.

Les emballages et les cruches vides sont admis gratuitement à certains trains de voyageurs désignés, et dans la limite de cinq colis par voyageur.

Par assimilation aux marchandises sujettes à prompt détérioration, la crème et les fromages de crème expédiés aux prix et conditions du tarif n° 2 ont été admis au transport à certains trains de voyageurs.

Le repos dominical du personnel des stations et des trains a continué à faire l'objet des préoccupations de l'Administration.

Le nombre des trains de marchandises supprimés le dimanche, qui était en 1890 de 1,340 (40.937 trains-kilomètres) sur 1,589 trains (55.721 trains-kilomètres), s'est élevé en 1891, pendant la période la moins active des transports (du 1^{er} mars au 15 septembre), à 1,442 trains (45,838 trains-kilomètres) sur 1,621 trains (56,920 trains-kilomètres).

Les dispositions arrêtées à titre d'essai en 1890, relativement à l'acceptation, au transport et à la délivrance, le dimanche, des marchandises des tarifs nos 2 et 3 et exceptionnellement des chevaux expédiés en petite vitesse, et des bestiaux ont été rendues définitives.

Les stations et haltes ne sont donc plus ouvertes le dimanche qu'au service des voyageurs, des bagages, des colis du tarif n° 1 (colis à remettre à domicile par exprès) et des envois du tarif n° 2, dont le transport a lieu par certains trains de voyageurs. des articles du tarif n° 4, des équipages expédiés en grande vitesse et des transports funèbres.

Les bureaux de ville sont complètement fermés, le service des raccordements est suspendu et les gares privées ne sont plus desservies, le cas échéant, que par les trains maintenus en circulation.

Par application du 4^o de l'article 3 des conditions réglementaires, onze journaux étrangers, dont le texte ou les gravures portaient atteinte aux bonnes mœurs et à la moralité publique, ont été exclus du transport par chemin de fer en Belgique.

C. *Améliorations et innovations apportées dans le service du matériel.*

Les wagons à laine et à coton, qui étaient réservés aux transports *internationaux* pour lesquels le matériel ordinaire ne convient pas, peuvent actuellement, lorsqu'ils sont disponibles, être utilisés aux expéditions de paille et autres marchandises volumineuses effectuées en services *intérieur* et *mixtes*.

Les transports à charge complète, originaires des stations de l'État, et destinés à l'exportation par le port d'Anvers, sont annoncés directement, par le télégraphe, aux stations destinataires, afin de leur permettre de s'enquérir de l'emplacement à donner aux wagons dès leur arrivée.

Il en est maintenant de même des expéditions de l'espèce originaires des lignes concédées.

Un certain nombre de wagons fermés ont été construits ou appropriés de façon à protéger plus efficacement les marchandises sensibles à l'humidité. Les autres véhicules de cette catégorie sont modifiés au fur et à mesure de leur passage dans les ateliers.

Il a été décidé de munir de marche-pieds et de mains courantes 200 wagons ouverts, à frein à vis, afin de permettre aux serre-freins de passer sans danger d'une guérite à l'autre, lorsque deux wagons sont accouplés. Le même agent peut ainsi desservir deux freins.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1880 à 1891.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			NOMBRE de PERSONNES atteintes.		
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements ayant fait des victimes.	Voyageurs	Agricols.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1880	124	21,8	121,442	234	11,5	68,455	358	7,5	86,808	34	28	56
1881	123	23,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,232	184	16,2	104,212	269	11,1	138,544	26	20	39
1883	62	49,1	274,332	125	24,4	152,827	187	16,3	103,058	20	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	230,803	151	20,5	230,072	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	508,222	83	38,2	186,816	113	28,1	298,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,442	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	88	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,369	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446,651	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,739	27	26	31
Moyennes des douze années . .	62	49,5	300,586	122	25,2	134,758	185	16,7	190,708	22	31	32

Des 158 déraillements et collisions constatés en 1891, 43 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 115 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 138 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 254,739 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880.

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

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

L'annexe XXIII indique en détail les causes des 138 collisions et déraillements survenus en 1891. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1891.

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne)	2,702	2,841	2,975	3,045	3,400	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	
Nombre de collisions } des trains de voyageurs et déraillements. } — de marchandises	Collisions	57	60	41	25	21	21	9	8	19	13	21	17
	Déraillements	67	63	44	37	39	26	21	31	31	19	29	26
	Collisions	116	83	85	61	40	38	42	40	36	61	50	50
	Déraillements	118	80	99	61	42	21	41	33	30	57	63	63
Au total	358	293	269	187	131	112	113	114	136	150	174	158	

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

		C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.	C.	D.
Voie.	Rails cassés	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Matériel roulant.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	7	8	14	5	5	2	3	1	3	1	6	2	7	3	1	6	2	7	3	1	6	2	7	3
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	2	3	5	2	5	2	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
Exécution du service.	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	12	11	7	2	1	1	4	1	5	2	3	1	4	1	5	2	3	1	4	1	5	2	3	1
	Attelages rompus ou défauts	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	5	2	6	5	5	2	6	5	5	2	6	5	5	2
Voie.	Avaries aux essieux	12	15	5	7	7	1	4	5	6	7	5	5	6	7	5	5	6	7	5	5	6	7	5	5
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	12	11	9	10	10	2	6	1	2	5	6	4	2	5	6	4	2	5	6	4	2	5	6	4
Matériel roulant.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	10	14	7	14	5	6	9	15	8	6	13	10	9	13	10	9	13	10	9	13	10	9	13	10
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Exécution du service.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	9	5	5	4	2	5	2	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	19	10	14	4	5	1	3	2	2	2	5	1	3	2	2	5	1	3	2	2	5	1	3	2
Voie.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	34	32	25	20	12	16	15	8	9	23	17	18	34	32	25	20	12	16	15	8	9	23	17	18
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	20	32	31	22	15	15	22	9	12	7	24	11	20	32	31	22	15	15	22	9	12	7	24	11
Matériel roulant.	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	17	12	6	5	5	7	1	5	1	6	5	5	17	12	6	5	5	7	1	5	1	6	5	5
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	4	4	5	4	1	1	1	1	1	2	2	2	4	4	5	4	1	1	1	1	1	2	2	2
Exécution du service.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	19	25	15	4	4	4	1	5	12	10	6	14	19	25	15	4	4	4	1	5	12	10	6	14
	Machines de manœuvres dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	6	5	2	1	7	2	2	2	4	5	6	5	6	5	2	1	7	2	2	4	5	6	5	6
Voie.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	8	9	12	9	7	12	10	7	2	9	7	5	8	9	12	9	7	12	10	7	2	9	7	5
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	51	19	50	18	9	8	2	8	8	7	16	10	51	19	50	18	9	8	2	8	8	7	16	10
Matériel roulant.	Autres négligences	12	11	11	7	5	4	12	5	5	9	4	12	12	11	11	7	5	4	12	5	5	9	4	12
	Causes diverses et indéterminées	6	6	9	5	7	5	10	2	2	5	6	1	6	6	9	5	7	5	10	2	2	5	6	1
Exécution du service.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	55	26	50	25	21	15	5	22	35	16	25	18	55	26	50	25	21	15	5	22	35	16	25	18
		1	1	1	1	1	2	5	4	6	4	5	10	1	1	1	1	2	5	4	6	4	5	10	1

C. Collision.
D. Déraillement.

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

Des 158 déraillements et collisions de trains, constatés en 1891, 27 seulement ont causé des dommages aux personnes, savoir annexe XXIII.

		1891.	1890.	Moyenne des 12 dernières années.	
Voyageurs . . .	{	Tués	»	»	1
		Blessés	7	1	16
		Contusionnés	19	3	14
		Totaux.	26	6	51
Agents de l'Admi- nistration.	{	Tués	1	2	2
		Blessés	16	19	14
		Contusionnés	14	12	16
		Totaux.	31	35	52
Ensemble.	57	59	65		

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

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

		1891.	1890.	Moyennes des 12 dernières années.
Tués		12	6	7
Blessés.		46	60	52
Contusionnés		13	5	16
Totaux.		71	71	55

Sur ces 71 voyageurs atteints en 1891, 36 ont été pris en sautant de trains en marche, 12 en circulant dans les stations, 16 lors de la fermeture des portières et 7 dans d'autres circonstances.

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

		1891.	1890.	Moyennes des 12 derniers. années.
Tuées.		53	50	56
Blessées		42	54	41
Contusionnées		5	4	7
Totaux.		100	108	104

Sur les 55 tués, 22 se sont suicidés. 6 ont été atteints en circulant sur la voie, 15 en franchissant les lignes en dehors des stations, et 12 en les traversant dans les gares.

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

	1891.	1890.	Moyennes des 12 dernières années.
Tués	63	60	74
Blessés	538	534	314
Contusionnés	262	208	156
Totaux.	863	802	544

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes :

	TUÉS.										BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.									
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Dans les stations (1)	18	20	15	22	26	15	15	22	20	18	510	194	149	161	166	184	522	412	472	524
Dans les ateliers (1)						"	2	1	2	1						15	15	24	12	11
En accrochant des véhicules	6	2	2	2	1	2	2	0	3	5	47	25	24	20	12	31	37	43	48	50
En décrochant id.	8	4	1	0	1	2	"	1	"	2	12	14	0	1	4	7	8	10	15	13
Gardes-barrières (2)			16	7	7	7	9	7	8	8			6	7	5	6	2	2	3	3
Gardes-routes (2)	28	18	5	5	4	"	4	1	3	5	22	9	9	6	1	5	1	4	5	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints	2	2	1	2	"	"	1	"	"	"	56	49	22	21	9	12	3	6	18	20
Autres agents des trains : chefs gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints	6	8	7	1	4	2	4	4	8	6	69	63	59	53	50	57	80	109	127	127
Agents atteints en dehors de tout service	25	16	13	13	7	5	14	4	12	11	18	14	15	9	15	4	9	15	11	7
En réparant les voies et les bâtiments	18	9	5	8	"	6	4	7	2	5	45	26	25	26	26	19	28	25	21	15
Agents d'autres administrations	"	5	5	5	6	4	5	2	2	2	"	8	5	11	15	10	8	7	12	10
Ensemble: tués, blessés et contusionnés	109	84	70	63	56	41	58	53	60	65	579	402	299	315	297	350	515	653	742	800

L'annexe XXIV donne pour les littéras A, B et C ci-dessus, des détails, complets sur l'exercice 1891.

(1) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1882 à 1886.

(2) — — — — — 1882 et 1883.

Résumé pour 1891.

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

		Tués.	Blessés.	Contusionés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les déraillements et collisions.	•	7	49	26
	par leur imprudence	12	46	43	71
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	4	46	44	31
	par leur imprudence	63	538	262	863
Personnes ayant circulé sur les voies		33	40	5	78
Folie, suicide, ivresse, etc.		22	2	»	24
Ensemble pour l'année 1891		131	649	343	1,093

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			
	tué.	blessés.	contusionés.	Ensemble.	tué.	blessé.	contusioné.	atteinte en général.
1880	176	268	183	632	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	309	230	791	171,905	112,378	124,020	43,500
1882	183	343	378	909	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	234	206	563	282,446	148,465	168,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,080	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,380	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	688	234	1,020	338,403	59,778	170,848	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
Moyennes	140	417	206	763	252,267	84,492	170,621	46,167

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe XXXI du Compte rendu de 1890.

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 95 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 53 voyageurs et 60 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 147 voyageurs et 1,885 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du Chemin de fer, 1,062 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 464 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

Ces chiffres résultent de l'annexe XXXI du Compte rendu de 1890, et des données du présent Compte rendu.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1891, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 956 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	199
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le chemin de fer	9
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	5
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	101
Voyageurs dépourvus de billets réguliers.	381
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendus du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	84
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	22
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	157
Total.	956

Les contraventions constatées en 1890 étaient au nombre de 885. Il y a donc eu en 1891 une augmentation de 71 contraventions.

$\frac{A}{(74)}$

3^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.

XXIX.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	40,220	•	40,220
— — — — — des Compagnies (2).	4,266,434	204,614	4,467,748
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre	En 1891	4,276,354	(3) 4,477,965
	En 1890	4,276,326	(3) 4,477,937
Différences pour 1891.	+ 28	•	+ 28

La différence constatée en 1891 résulte d'une rectification apportée à la longueur des lignes Nord belges.

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

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord-Est français, 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, 3,850 mètres et 1,417 mètres.

(3) 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. En 1891, la longueur de ces voies communes a été de 173,254 mètres. En 1890, elle était de 173,163 mètres.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1891, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,226,685	96.11	201,611	100.00	1,428,296	96.64
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement	49,669	3.89	"	"	49,669	3.36
Ce réseau se trouve établi :						
1 ^o A double voie, sur une étendue de	212,651	16.66	19,549	9.70	232,200	13.71
2 ^o A simple voie, sur une étendue de	1,065,705	85.54	182,062	90.30	1,247,765	84.29

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées a été, en 1891, de 1,477,965 mètres, dont 1,276,354 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger. En 1890, ces longueurs étaient respectivement de 1,477,937 mètres, 1,276,326 mètres et 201,611 mètres.

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

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

	Longueur en mètres.		Différences pour 1891.
	En 1891.	En 1890.	
Voies principales.	Sections belges	1,489,005	1,488,949 + 56
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160 + "
	Ensemble.	1,710,165	1,710,109 + 56
Voies accessoires, de garage, de service, etc.	514,512	502,415 + 12,097	
Totaux.	2,224,677	2,212,524 + 12,153	

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.87 p. % et les voies accessoires 23.15 p. % du réseau total exploité en 1891. En 1890 ces rapports étaient de 77.29 p. % et de 22.71 p. %.

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

xxx. L'annexe XXX indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1891.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1890 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1891	1890	1891	1890	1891	1890	Différences pour 1891.
Stations	270	270	39	39	309	309	•
Haltes	44	42	4	4	48	46	+ ⁽¹⁾ 2
Points d'arrêt.	57	44	•	•	57	44	+ ⁽²⁾ 13
Totaux	371	356	43	43	414	399	+ 15

Les 309 stations existant en 1891 comprennent 113 ⁽³⁾ *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXX montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1891.

XXX.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1891	1890	Différences pour 1891.
Établissements raccordés aux railways en pleine voie (gares privées)	72	73	- ⁽¹⁾ 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	186	202	+ ⁽²⁾ 16
Totaux	258	275	+ 17

XXX.

⁽¹⁾ Hemptinne et Thy établis en 1891 sur le railway Grand Central belge.

⁽²⁾ Melsele, Seveneeken et Destelbergen (Anvers à Gand), Veldeghem, Bissegheem et Meyboom (Flandre occidentale), Velaine, Profondeville, Houx, Anhée-Jonction et Waulsort-Village (Nord belge) créés en 1891 ; Branchon-Pont et Embresin-Dépôt (Taviers à Embresin) omis précédemment.

⁽³⁾ Pour la formation de ce nombre, chaque *station commune* a été portée en compte à chacune des Compagnies qui la coexploitent.

⁽⁴⁾ *En plus* : Usine métallurgique de MM. Schulte et C^o, à Overpelt, carrière de MM. L. Février et Jos. Woot de Trixhe, à Beauchâteau, et fours à chaux de M. Ch. Papat, à Berzée, reliés en 1891 au railway Grand Central belge ; — *en moins* : 4 gares privées actuellement classées parmi les raccordements en station.

⁽⁵⁾ *En plus* : Dépôt de lin de M. Van Osselaere, à Mille-Pommes, relié au railway d'Anvers

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

II.

Situation du matériel roulant.

xxxI. L'annexe XXXI 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 1891.	En 1890.	Différence pour 1891.
Locomotives	340 ⁽⁴⁾	333 ⁽⁴⁾	+ 5
Tenders	330	340	+ 10
Voitures à vapeur	10	10	"
Véhicules ⁽³⁾ {			
à voyageurs	833 ⁽⁵⁾	827 ⁽⁵⁾	+ 6
à bagages	460 ⁽⁶⁾	462 ⁽⁶⁾	— 2
à marchandises	13,273	13,236	+ 17
pour services divers	31	48	+ 3
Ensemble	14,617	14,593	+ 24

à Gand et omis précédemment; usine de M. Th. Verstraete, à Wondelghem, raccordée en 1891 au chemin de fer de Gand-Eccloo-Bruges; gares de transbordement de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, à Wavre et à Westmeerbeck, fabrique de MM. Frédéric Regout et C^{ie}, à Maestricht, et fabrique de M. Alfred Regout, à Maestricht, raccordées en 1891 au Grand Central belge; établissement de M. Robert Fougère, à Rocour, usine de M. Émile Rolland, à Rocour, et fours à coke de Grâce-Berleur, reliés en 1891 aux lignes liégeoises-limbourgeoises; usine des Boulonneries du Nord, à Marchienne-zone, raccordée en 1891 aux lignes Nord belges; et les 4 raccordements dont il s'agit au renvoi (1) ci-dessus comme ayant été précédemment classés parmi les gares privées; — *en moins* : 50 raccordements reliés à des stations communes et attribués antérieurement à chacun des coexploitants, au lieu d'être mentionnés seulement par la Compagnie qui gère la station commune.

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

(4) Dont 22 }
 (5) — 21 } affectés au service spécial des trains-tramways.
 (6) — 4 }

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée (1) à la fin de l'année, il y a :

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1891.	En 1890.
Matériel de traction.	Locomotives (2)	0.57	0.57
	Tenders.	0.24	0.23
Matériel de transport. (*)	Voitures à voyageurs (3)	0.62	0.62
	Fourgons à bagages	0.54	0.53
	Wagons à marchandises	9.93	9.91
	Véhicules divers	0.04	0.03
Ensemble.		10.93	10.91

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1891, par les trains des chemins de fer concédés. XXXII.

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 1891.	5,735,314	99,775	5,835,089
	En 1890.	5,261,340	97,724	5,359,064
Différences pour 1891		+ 473,974	+ 2,051	+ 476,025
Trains de marchandises	En 1891.	3,725,468	11,193	3,736,661
	En 1890.	3,696,217	11,283	3,707,500
Différences pour 1891		+ 29,251	- 90	+ 29,161
Trains mixtes.	En 1891.	958,394	27,746	986,140
	En 1890.	1,353,826	29,173	1,382,999
Différences pour 1891		- 395,432	- 1,427	- 396,859
TOTALS	En 1891.	10,419,176	138,714	10,557,890
	En 1890.	10,311,383	138,180	10,449,563
Différences pour 1891		+ 107,793	+ 534	+ 108,327

(1) 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 [voir note (2) de la page 78].

(2) Y compris les voitures à vapeur.

(3) Non compris les voitures à vapeur.

(4) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [voir note (2) de la page 78].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

xxxiii. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1891 et en 1890, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différences pour 1891.
1 ^{re} classe	602,595	623,917	-- 21,322	1,182,819	1,212,720	-- 29,901	1.96	1.94	+ 0.02
2 ^e —	2,453,035	2,324,154	+ 128,881	2,612,811	2,496,945	+ 115,866	1.07	1.07	— »
3 ^e — et prix réduits.	16,052,202	15,212,303	+ 839,897	7,894,376	7,734,519	+ 159,857	0.49	0.51	-- 0.02
Ensemble. . .	19,107,832	18,160,376	+ 947,456	11,690,006	11,444,184	+ 245,822	0.61	0.63	-- 0.02

Comparativement aux données correspondantes de 1890, le mouvement et la recette se sont accrus, respectivement, de 5.22 p. % et de 2.15 p. %.

L'augmentation du nombre de voyageurs en 1891 est principalement due aux transports effectués sur les lignes Nord belges (445,485 voyageurs en plus), sur le railway Grand Central belge (205,378 en plus) et sur le réseau de la Flandre occidentale (166,180 en plus.)

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes Nord belges (112,527 francs en plus), au Grand Central belge (61,289 francs en plus) et au Liégeois-Limbourgeois (27,447 francs en plus).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. Voyageurs.	Recette. Francs.
En 1891	12,928	7,909 55
En 1890	12,288	7,745 35
Différences pour 1891	+ 640	+ 166 18

(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 1891 et en 1890, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1891.	En 1890.	En 1891.	En 1890.
1 ^{re} classe.	5.15 %	5.43 %	10.12 %	10.60 %
2 ^e —	12.84 %	12.80 %	22.35 %	21.82 %
3 ^e — et prix réduits .	84.01 %	85.77 %	67.53 %	67.58 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 28.67 p. % du produit total de l'exploitation en 1891, et 27.94 p. % en 1890.

§ 2. BAGAGES.

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

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.		
Transports	{	taxés au minimum (colis).	39,573	39,479	+ 94	}	234,434	226,932	+ 4,479
	— au poids (quintaux).	103,788	97,092	+ 6,696					

Le produit de ces transports entre pour 0.57 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1891, et pour 0.55 p. % en 1890.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

XXXIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.		
Transports	{	taxés au minimum (colis).	968,814	924,630	+ 44,184	}	1,921,550	1,659,349	+ 262,231
	— au poids (quintaux).	1,189,645	1,027,283	+ 162,362					

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.71 p. % de la recette totale en 1891, et 4.05 p. % en 1890.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1891.	1890.	Différence pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.		
Expéditions	{	taxées au minimum (nombre).	418,019	412,713	+ 5,306	{	24,693,542	24,537,002	+ 156,540
	— au poids . . (tonnes).	15,774,595	16,455,834	— 384,239					

Par rapport au chiffre correspondant de 1890, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1891 ne s'est accrue que de 0.64 p. %.

Le produit de cette catégorie de transports représente 60.57 p. % de la recette générale en 1891, et 59.90 p. % en 1890.

§ 5. FINANCES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1891.	1890.	Différence pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.
Groups.	{	269,711	191,694	+ 58,117	47,179	39,506	+ 7,673

La recette des articles de finances correspond à 0.12 p. % du produit total de l'exploitation en 1891 et à 0.10 p. % en 1890.

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1891.	1890.	Différence pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.	
Équipages	{	transportés à grande vitesse	159	121	+ 38	4,597	6,226	— 1,629
	— à petite —	549	206	+ 253	13,281	11,321	+ 1,940	
Ensemble. . .		708	417	+ 291	17,858	17,547	+ 311	

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. % de la recette générale en 1891 et en 1890.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

XXXIII

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différences pour 1891.
Animaux	transportés à grande vitesse	5,029	6,241	- 1,212	36,108	42,155	- 6,047
	— à petite —	144,076	160,999	-16,923	253,266	283,790	-30,524
Ensemble		149,105	167,240	-18,135	289,374	725,945	-36,571

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.71 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1891. En 1890 cette proportion était de 0.79 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : } en 1891, à fr. 1,880,092
en 1890, à fr. 2,716,470

XXXIII

Diminution en 1891. fr. 836,378

Les produits extraordinaires forment 4.61 p. % de la recette totale en 1891, et 6.63 p. % en 1890.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

XXXIII.

		En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Voyageurs	fr.	11,690,006	11,444,184	+ 245,822
Bagages		231,431	226,932	+ 4,479
Marchandises	petites	1,921,550	1,659,319	+ 262,231
	grosses	24,693,542	24,537,002	+ 156,540
Finances		47,179	39,506	+ 7,673
Équipages		17,858	17,547	+ 311
Chevaux et bestiaux		289,374	325,945	- 36,571
Ensemble		38,890,940	38,250,455	+ 640,485
Produits extraordinaires		1,880,092	2,716,470	- 836,378
Totaux		40,771,032	40,966,925	- 195,893

Comparativement aux recettes réalisées par chacune des Compagnies en 1890, celles de 1891 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES		DIFFÉRENCES POUR 1891.	
	EN 1891.	EN 1890.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	1,212,378	1,186,070	+ 26,308	+ 2.21
Chimay	586,212	574,152	+ 12,060	+ 2.10
Flandre occidentale	2,994,106	2,886,472	+ 107,634	+ 3.73
Gand-Eccloo-Bruges	694,677	667,630	+ 27,047	+ 4.05
Gand-Terneuzen	593,315	583,015	+ 10,300	+ 1.77
Grand Central belge.	14,217,520	14,047,114	+ 170,406	+ 1.21
Hasselt-Maseyck.	168,915	155,939	+ 12,926	+ 8.29
Liège-Maestricht	1,241,921	1,213,790	+ 28,131	+ 2.32
Liégeois-Limbourgeois.	2,442,370	2,439,335	+ 3,035	+ 0.12
Malines-Terneuzen	1,233,624	1,178,591	+ 55,033	+ 4.67
Nord belge.	15,132,904	15,773,727	- 640,823	- 4.06
Taviers-Embresin.	45,543	46,070	- 527	- 1.14
Termonde-Saint-Nicolas.	207,547	214,970	- 7,423	- 3.45
TOTAUX.	40,771,032	40,966,925	- 195,893	- 0.48

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

	En 1891.		En 1890.
Voyageurs	28.67	} 100. "	27.94
Bagages.	0.57		0.53
Marchandises { petites	4.71		4.05
	grosses		60.57	59.90
Finances	0.12		0.10
Équipages	0.04		0.04
Chevaux et bestiaux	0.71		0.79
Produits extraordinaires.	4.61	6.63	

V.

Dépenses d'exploitation.

XXXIII. L'annexe XXXVII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1891.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1890.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1891.	
	EN 1891.	EN 1890.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	765,905	745,304	+ 20,604	+ 2.76
Chimay	408,470	424,470	— 16,000	— 3.77
Flandre occidentale	1,760,047	1,742,470	+ 17,547	+ 1.04
Gand-Eecloo-Bruges	403,329	372,758	+ 30,571	+ 8.20
Gand-Terneuzen	345,510	345,377	+ 433	+ 0.04
Grand Central belge	7,370,758	7,347,045	+ 23,743	+ 0.32
Hasselt-Maeseyck	469,884	456,604	+ 13,280	+ 8.48
Liège-Maestricht	694,308	688,950	+ 2,358	+ 0.34
Liégeois-Limbourgeois	1,731,493	1,544,286	+ 189,907	+ 12.32
Malines-Terneuzen	703,672	625,626	+ 78,046	+ 12.49
Nord belge	6,345,024	6,928,944	— 583,920	— 8.43
Taviers-Embresin	21,376	22,050	— 674	— 3.06
Termonde-Saint-Nicolas	439,862	444,040	— 4,178	— 2.90
Totaux	20,826,302	21,054,885	— 228,583	— 1.08

Le décroissement des dépenses en 1891, par rapport à celles de 1890, est donc de fr. 228,583 ou de 1.08 p. %.

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1891, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.	
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée	1,477 ^k .965	1,477 ^k .957	+ 0 ^k .028	
Parcours kilométrique des trains	10,557,890 ^k	10,449,565 ^k	+ 108,527 ^k	XXXII.
Recettes brutes	fr. 40,771,032	40,966,925	— 195,893	XXXIII.
Dépenses d'exploitation	20,826,302	21,054,885	— 228,585	
Recettes nettes	fr. 19,944,730	19,912,040	+ 52,690	
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes	51.08 p. %	51.59 p. %	— 0.51 p. %.	

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

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Recette	fr. 27,585 93	27,718 99	— 133 06
Dépense	14,091 20	14,246 13	— 154 93
Bénéfice	fr. 13,494 73	13,472 86	+ 21 87

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

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Recette. fr.	3.8617	3.9204	— 0.0587
Dépense	1.9726	2.0149	— 0.0423
Bénéfice	1.8891	1.9055	— 0.0164

VII.

Personnel.

XXXIV. L'annexe XXXIV présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1891.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1890 :

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891
Fonctionnaires et employés de tous grades	2,454	2,421	+ 33
Agents divers et ouvriers	8,230	8,314	— 84
Totaux.	10,684	10,735	— 51

VIII.

Accidents.

XXXV. L'annexe XXXV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1891, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1890, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES														
	Tuées.	Blessés.	Contusonnés.	Total.										
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: middle;">Voyageurs.</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">»</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;">Agents des Compagnies</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> </table>				Voyageurs.	»	»	»	»	Agents des Compagnies	4	»	»	4
Voyageurs.	»	»	»	»										
Agents des Compagnies	4	»	»	4										
Ensemble.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: middle;">En 1891.</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;">En 1890.</td> <td style="text-align: center;">»</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> </table>				En 1891.	4	»	»	4	En 1890.	»	2	1	3
En 1891.	4	»	»	4										
En 1890.	»	2	1	3										
Différences pour 1891.	+ 4	— 2	— 1	— 2										

NOMBRE DE VICTIMES					
	Tués.	Blessés.	Contrôlés.	Total.	
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	5	3	*	8
	Agents des Compagnies	9	47	2	28
	Personnes étrangères au service	24	8	*	29
Ensemble.	En 1891	35	28	2	65
	En 1890	28	24	69	118
Différences pour 1891					
	+ 7	+ 7	- 67	- 53	
TOTALS	En 1891	36	28	2	66
	En 1890	28	23	70	121
Différences pour 1891					
	+ 8	+ 5	- 68	- 55	

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1891 et 1890, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1891.	En 1890.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	67	58
Entraves apportées à la circulation des trains	20	16
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	2	4
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	9	2
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	81	65
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	22	14
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	1	2
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	8	2
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	3	4
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	*	2
Totaux.	213	166
Augmentation en 1891.	47	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1891, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Établissement de 459 mètres courants de nouvelles voies de service, dans les stations de Lokeren et de Loochristi.

Création d'un point d'arrêt pour voyageurs à Melsele, à Seveneeken et à Des telbergen.

Construction de 2 voitures à voyageurs de deuxième classe.

Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le railway de l'État belge en services mixtes et internationaux.

Chimay.

Remplacement, par des rails vignole en acier, des rails en fer de la voie principale des stations de Villers-la-Tour, Aublain et Agimont.

Flandre occidentale.

Renouvellement de 9,914 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 33,224 plaques d'assise en acier.

Établissement de 700 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations de Menin et de Beythem.

Mise en service d'une nouvelle locomotive pour trains de voyageurs.

Création d'un point d'arrêt pour voyageurs à Bisseghem, à Meyboom et à Veldeghem.

Organisation du service des marchandises à la halte de Beythem.

Mise en vigueur de nouveaux tarifs en service intérieur et en services mixtes, d'après les bases des tarifs des chemins de fer de l'État, pour le transport des voyageurs.

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

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 2,331 mètres courants de voies en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails d'acier de 9 mètres.

Remplacement de 4,048 billes en sapin par des traverses en chêne.

Établissement de 1,553 mètres courants de nouvelles voies de service dans la station d'Eecloo.

Substitution d'une barrière roulante en fer à une barrière à lisses en bois à un passage à niveau à Eecloo.

Acquisition d'une locomotive et d'un tender à attelage continu.

Construction de 6 wagons à haussertes de 40 tonnes.

Restauration complète d'une voiture mixte de première et de deuxième classe, à quatre compartiments.

Grand Central belge.

Remplacement de 40,939 rails en fer par des rails en acier.

Établissement de voies nouvelles de service dans les stations de Vlodrop, Lodelinsart, Vierves et Vireux.

Installation dans la gare de Zeelhem, d'un appareil d'enclenchement pour la manœuvre à grande distance des excentriques et des signaux.

Construction d'un chemin d'accès carrossable au bâtiment des recettes de la gare de Tilly.

Établissement d'une salle d'attente spéciale pour non-fumeurs à la station de Hasselt.

Agrandissement du hangar aux marchandises de la station de Wavre.

Mise en service de 6 locomotives à marchandises, à 8 roues accouplées, pour longs parcours et marche rapide.

Installation d'un atelier pour le rodage des coussinets des voitures et des wagons sur leurs fusées.

Établissement du chauffage des fourgons à bagages pendant l'hiver.

Création d'une halte pour le service des voyageurs à Hemptinnes et à Pry.

Ouverture au service des voyageurs et des bagages de la halte de Neuville, précédemment affectée au seul trafic des marchandises à charge complète.

Hasselt à Maeseych.

Mise en œuvre de 456 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,703 billes en sapin et de 1,866 billes en chêne, par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 3,115 mètres courants de rails en acier, en remplacement de rails en fer.

Remplacement de 2,296 billes en chêne par des traverses en chêne de plus fortes dimensions, avec plaque d'about.

Substitution de 5 excentriques et de 5 croisements complets en acier à des appareils en fer.

Construction, dans la remise aux locomotives de Visé, d'un pont roulant double, avec poulies et triple chaîne pour le levage des chaudières de locomotives en réparation.

Renouvellement complet d'une locomotive.

Renouvellement et amélioration de 2 voitures à voyageurs de troisième classe.

Remplacement des bandages de 6 paires de roues de locomotives, de 7 paires de roues de tenders et de 25 paires de roues de voitures et de wagons.

Mise en œuvre de 48 bâches neuves en remplacement de bâches usées.

Mise en vigueur 1° d'un nouveau tarif belge-italien pour le trafic des marchandises ; — 2° d'un tarif exceptionnel rhénan-westphalien-néerlandais, pour les transports de lignite et de briquettes de lignite vers Eysden et Gronsveld.

Adhésion au règlement général belge pour le transport des explosifs.

Liégeois-Limbourgeois.

Remplacement de 3,843 mètres courants de rails en fer par des rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Renouvellement de 6,280 mètres courants de voies sur billes en chêne, au moyen de traverses de même nature, mais de dimensions plus fortes.

Réfection de 345 mètres courants de voies sur billes en chêne, au moyen de 373 traverses en acier.

Établissement de quais de chargement et de 260 mètres courants de nouvelles voies de service à la gare de Liers.

Installation d'une barrière roulante en fer à Bilsen et à la Croix de fer.

Construction d'un magasin à marchandises à Achel et d'une annexe au bâtiment des recettes à Ans (L.L).

Malines à Terneuzen.

Remplacement de 1,378 mètres courants de voies en rails de fer au moyen de rails d'acier.
Pose de 1,117 mètres courants de nouvelles voies de service à la gare de Terneuzen et de 250 mètres courants à la station de Hulst.

Établissement de 300 mètres courants de quais, installation d'un sémaphore et revêtement des hangars à Terneuzen.

Agrandissement de la station de Hulst.

Acquisition d'une locomotive, de 5 wagons fermés de 10 tonnes, de 5 wagons à haussertes de 10 tonnes et d'un tour avec crochet.

Nord belge.

Amélioration de la disposition de signaux de protection aux gares de Namur et de Kinkempois.

Groupement des leviers de signaux et de changements de voie de la tête sud des garages à la station de Tilleur.

Établissement ou modification de voies dans les stations d'Erquelinnes, Kinkempois, Tilleur, Sclaigneaux et Lobbes.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses en bois de 3 passages à niveau.

Remplacement d'un pont à bascule de 15 tonnes par un pont de 30 tonnes à la station de Java.

Translation de la gare de Huy le long du raccordement direct.

Agrandissement général de la gare de Jemeppe.

Construction des bâtiments définitifs de la station de Sclaigneaux.

Amélioration des installations du service local à Bas-Oha et à Lobbes.

Installation et modification d'appareils à gaz dans la cour aux marchandises à Liège (Longdoz).

Extension du quai découvert de la gare d'Ougrée.

Établissement d'un appareil élévateur d'eau et d'un nouveau réservoir de 150 mètres cubes à la station de Statte.

Installation d'un point d'arrêt pour trains tramways à Velaine (Jambe), Profondeville, Houx, Anhé-jonction et Waulsort (Village).

Augmentation de l'effectif du matériel roulant de 5 voitures à voyageurs de deuxième classe à 5 compartiments.

Construction de 1° 11 wagons à grande plate-forme, de 10 tonnes, en remplacement d'anciens wagons plats du même tonnage; — 2° 20 wagons fermés de 10 tonnes, avec guérite pour frein à vis, en remplacement de wagons de 6 et de 10 tonnes.

Organisation de 4 trains d'ouvriers entre Frameries et Maubeuge.

Arrêt des trains de voyageurs à Anhé-Jonction et de 2 trains à Erquelinnes-Village.

Chauffage, pendant l'hiver, des fourgons des trains de voyageurs.

Mise en vigueur : 1° d'un nouveau tarif d'abonnement à prix très réduits pour voyageurs; — 2° d'un nouveau tarif belge italien pour le trafic des marchandises; — 3° d'un nouveau tarif belge Prince-Henri pour les expéditions de combustibles et de minerais.

Abaissement à 50 et à 100 tonnes, des minima de tonnage de 100 et de 200 tonnes pour les transports de minerais effectués au prix du tarif spécial V franco-belge-Nord,

Réduction de 50 p. % de la taxe perçue par la Compagnie du Nord pour les wagons de chemins de fer vicinaux transférés d'une ligne vicinale à une autre ligne vicinale, pendant la période de juin à septembre.

Réglementation du transport des dépouilles mortelles.

Ouverture au service de l'Entrepôt à Charleroy, et tarification du quai de la Sambre à Charleroy.

Révision des tarifs mixtes pour le transport des voyageurs et des bagages, et pour le trafic

des marchandises, équipages, chevaux, bestiaux, etc., conformément aux dispositions de la nouvelle loi sur les contrats de transport.

Emploi de cartes postales pour aviser les destinataires des envois effectués à grande vitesse.

Taviers à Embresin.

Chauffage des voitures à voyageurs pendant l'hiver.

Termonde à Saint-Nicolas.

Renouvellement du brise-glace protégeant le pont sur la Durme.

Établissement de 159 mètres courants de voies de garage dans la station de Hamme.

Révision des tarifs mixtes, conformément aux dispositions de la nouvelle loi sur les contrats de transport, et déclasserement de diverses marchandises expédiées en services mixtes et internationaux.

Ouverture de la station de Hamme au service des voyageurs et des marchandises de la ligne vicinale de Gand-Zele-Hamme.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
	Constructions faites directement par l'État. fr. 393,286,287 63 } Matériel de traction et de transport 212,362,827 73 }	605,649,115 36
	Parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes	8,038,196 27
	Constructions faites à forfait pour l'État. 464,582,115 97 } Parachèvement y relatif. 8,044,800 44 }	469,593,916 44
Capital engagé (annexe II) et p. 154.	Rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités. 422,638,677 46 } Coût approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise 42,500,000 * } Parachèvement y relatif. 54,730,486 94 } Reprise de leur matériel 67,071,388 24 }	1,355,136,304 98
	Intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes.	17,014,824 63
	Travaux de premier établissement, payés sur le Budget avant 1887 (1)	41,090,438 79
Approvisionnements ou dépôt (2)	{ Au 1er janvier : 25,282,340 68 } { Augmentation en 1891. 4,453,567 72 }	23,828,772 96
		160,835,695 89
	Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation 24,315,599 64 } Intérêts des soldes annuels actifs, toutes charges réglées 101,600,884 50 }	125,916,484 44
	Recettes brutes de l'exploitation (3).	3,025,201,834 88
	Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (3).	4,786,996 04
	Ensemble fr.	4,845,960,831 79

(1) Voir annexe VI.

(2) — — XIX.

(3) — — IX et X.

l'origine jusque fin 1891.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886. fr.	43,640,992 24
	à 3 1/2 p. %, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1887.	48,931,348 59
	à 3 1/2 p. %, des dépenses effectuées depuis le 1 ^{er} janvier 1887.	298,998 06
Reste à amortir.		1,282,546,905 34
Capital utile, base des charges (voir pp. 4 et 5) fr.		1,345,418,244 20
Capitaux engagés dans les travaux en cours (annexe II).		4,278,135 89
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II).		5,439,924 89
Capital de premier établissement (voir actif) . . . fr.		1,355,136,304 98
Charges des capitaux utiles 1,040,033,915 67		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (annexe IX.).		164,426,042 55
Redevance ou loyer pr l'usage de la ligne de Spa à la frontière.		9,646,538 83
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de l'exploitation.		4,639,518 57
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails.		443,285 45
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances		4,767,786 45
Intérêts à 4 p. % des soldes passifs, accumulés de 1837 à 1860 (1).		4,687,316 96
Dépenses d'exploitation (annexe VI) fr.		1,777,073,203 47
Total du passif. fr.		4,354,853,912 63
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation (voir actif) . . . fr.	41,090,438 79
	Renouvellement des approvisionnements.	23,828,772 96
	Soldes actifs accumulés (2).	456,187,707 41
Ensemble. fr.		4,545,960,831 79

(1) Annexe VI du compte rendu de 1883, colonne 4.

(2) Savoir :

Soldes des comptes d'intérêts (125,916,484-14 — 6,898,588-56) fr.	119,018,095 58
Recettes nettes (3,029,988,830-92 — 1,777,073,203-47) = fr.	1,252,915,627 45
Charges des capitaux	1,215,746,015 62

Excédent du compte d'exploitation (p. 9) fr. 37,169,611 95

Total conforme. fr. 456,187,707 41

(3) Si l'on y ajoute l'amortissement, soit fr. 62,871,338-86, le solde total s'élèvera à fr. 253,978,233-02. Mais déduction faite des intérêts réciproques (soit fr. 119,018,095-58, le bénéfice de l'exploitation ne peut être estimé qu'à fr. 134,960,162-44 (voir p. 9).

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement*

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
<i>A.</i> Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :	
<i>a)</i> Lignes en exploitation fr. 338,881,463 82	
<i>b)</i> — en construction 2,366,060 52	346,687,449 23
<i>c)</i> Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif) 5,439,924 89	
<i>B.</i> Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :	
<i>a)</i> Lignes en exploitation fr. 160,081,958 48	
<i>b)</i> Lignes en construction 4,500,457 79	164,582,416 97
<i>c)</i> Parachèvement y relatif	8,014,800 44
<i>C.</i> Capital appliqué aux lignes rachetées :	
<i>a)</i> Prix des lignes rachetées fr. 438,438,677 46	
<i>b)</i> Parachèvement effectué par l'État 51,730,486 91	486,868,864 07
<i>D.</i> Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes	8,038,496 27
<i>E.</i> Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitements plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. (1)	36,468,634 22
<i>F.</i> Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau	9,894,422 48
<i>G.</i> Acquisition de matériel { pour l'ensemble du réseau exploité fr. 212,362,827 73	
<i>H.</i> matériel { repris aux compagnies 67,074,388 24	279,434,216 97
<i>I.</i> Approvisionnements à pied d'œuvre	536,084 70
<i>J.</i> Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.) { Lignes en exploitation fr. 17,502,907 08	
{ — en construction 414,917 58	17,914,824 63
Total du capital de premier établissement (2) fr.	4,355,436,304 98

(1) Le coût de l'atelier de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première qui comprend tous les ateliers.

(2) Voir détails annexe XXVII.

et capital utile au 31 décembre 1891.

PASSIF.

		CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886	43,640,992 21
	à 3 ½ p. % des capitaux unifiés, à partir de 1887 (1)	48,934,348 59
	à 3 ½ p. % des dépenses utiles effectuées depuis 1887.	298,998 06
Reste à amortir.		1,282,546,905 34
CAPITAL UTILE engagé dans les lignes exploitées		1,345,418,244 20
Sommes engagées dans les travaux en cours.	Par l'Etat	2,366,060 52
	Intérêts intercalaires y relatifs.	441,917 88
	A forfait pour compte de l'Etat.	1,500,437 79
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles (2)	3,686,850 02
	Participation des villes dans divers travaux.	394,184 88
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond	4,361,892 99
Ensemble. fr.		1,355,436,304 98

(1) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.
(2) Annexe X.

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

	Services communs fr. 4,339,650 »		
Dépenses d'exploitation de 1891. Évaluation.	Voies et travaux 49,491,930 01	} 84,412,919 35	(1)84,464,020 »
	Traction et matériel 39,602,469 68		
	Transports 22,026,859 66		
	Perception et contrôle des recettes et contrôle des matières 4,952,310 »		
	Crédits supplémentaires pour les exercices périmés et clos et rattachés au Budget de l'exercice 1891. fr. 51,400 68		
	Balance : recettes nettes de l'exploitation (1) fr.		58,361,469 49
		Fr.	142,815,489 49

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

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	Intérêts. fr. 41,586,659 68 Amortissem ^t . 4,020,770 »			
Charges des capitaux utiles engagés dans le réseau exploité.	}	Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . . 429,754 78	} 46,067,565 26	} 53,861,156 97	
			Amortissem ^t . 30,380 80			
		Capital dépensé depuis 1887 . .	Intérêts. . . 2,514,462 31	} 2,639,923 80		} 64,782 09
			Amortissem ^t . 125,461 49			
	Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		4,653,667 94			
	Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. .		500,000 »			
	Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1) .		47,500 »			
	Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps		47,282 09			
	Solde pour balance. . .	{	Encaisse de l'exploitation (2) 37,469,611 83	} 456,487,707 41	} 240,413,646 47	
			Intérêts en compte courant (2) 449,018,095 58			
				Fr.	240,413,646 47	

(1) La loi du 24 mai 1882, § 25, avait alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour constituer un approvisionnement de matériel fixe de la voie, équivalant au produit présumé des matériaux vicieux à mettre hors de service dans l'espace d'une année. Ce fonds se trouve actuellement réduit à 500,000 francs par suite de remboursement au Trésor de 1,000,000 de francs le 11 janvier 1887 et 500,000 francs le 1^{er} juin de la même année.

(2) Savoir : fr. 32,679,299-31 + 38,351,469-49 - 53,861,156-97 = fr. 37,169,611-83.

(3) Savoir : fr. 112,961,204-32 + 5,097,522-63 + 1,021,150-72 - 64,782-09 = fr. 119,018,095-58.

L'EXPLOITATION. — *Exercice 1891.*

AVOIR.

	Voyageurs . . . . .	.fr. 46,099,527 45	
	Tickets d'entrée dans les stations	455,870 60	
	Bagages	4,408,934 92	
Recettes	Petites marchandises.	9,225,472 39	
	Grosses marchandises	80,975,114 59	142,736,211 33
de	Finances	234,978 73	
l'exploitation.	Équipages	57,994 46	
	Choeaux et bestiaux	4,410,773 33	
	Produits extraordinaires (voir détails pp. 48 et 49)	3,467,548 46	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.		79,278 46
			Fr. (2)142,815,489 49

(2) Pour les années antérieures, voir annexes IX et X.

Exercice 1891. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1890	{ De l'encaisse de l'exploitation (1).fr. 32,679,299 31 Des intérêts en compte courant (1). 412,964,204 32	} 445,643,503 63
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.	5,097,522 63	}
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1891	58,351,469 49	61,470,442 84
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} p. \%/}{2}$)	1,024,450 72	}
		Fr. 210,443,646 47

(1) Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1890.

N° V. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, rectifiés d'après les résultats définitifs.

[N° 185.]

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891 (1).
Recettes brutes						
{ des transports et produits extraordinaires.	446,439,624 30	424,087,764 23	431,525,440 04	436,855,369 87	441,190,895 78	442,736,244 33
{ diverses.	89,887 36	79,981 89	87,506 44	64,714 47	60,923 32	79,278 46
Intérêts des soldes actifs (a)	3,837,898 71	3,309,269 42	3,686,599 40	4,214,234 32	4,750,479 87	5,097,522 63
Intérêts réciproques en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploitation (a).	4,012,239 47	4,005,342 47	4,078,722 54	4,088,597 45	4,004,410 47	4,024,450 72
Ressources totales.	421,379,666 54	428,482,357 71	436,377,938 39	442,222,945 81	447,003,409 44	448,934,162 84
Dépenses d'exploitation	65,916,550 45	66,689,605 26	69,974,328 50	74,744,532 80	84,045,523 46	84,464,020 >
Transports en service effectués sur les lignes concédées avant 1885	867,634 26	457,962 45	43,474 69	447 47	"	"
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	4,324,382 90	4,534,734 73	4,630,024 43	4,385,906 44	5,076,445 53	5,453,667 94
Intérêts y relatifs en compte courant (a)	54,420 47	43,424 60	40,630 62	44,943 05	46,603 50	47,282 09
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails(a).	80,000 "	28,846 57	47,500 "	47,500 "	47,500 "	47,500 "
Charges des capitaux						
{ à 4 p. % { Intérêts	48,401,887 99	"	"	"	"	"
{ Amortissement	3,431,742 39	"	"	"	"	"
{ à 3 1/2 p. % { Intérêts	"	42,663,593 69	42,950,459 85	43,400,591 44	43,904,980 94	44,530,876 77
{ Amortissement	"	3,536,325 57	3,679,537 06	3,837,693 31	4,000,478 43	4,476,642 29
Dépenses totales.	422,776,587 86	417,674,492 57	424,302,655 45	426,904,644 24	437,087,904 83	438,389,959 06
Solde						
{ Insuffisance	4,396,921 32	"	"	"	"	"
{ Excédent	"	40,780,865 44	45,075,283 24	45,324,304 60	9,945,507 28	40,544,203 78

(400)

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

Solde						
{ Insuffisance	6,142,659 03	"	"	"	"	"
{ Excédent	"	6,535,524 72	40,368,091 92	40,080,943 48	4,228,020 74	4,490,342 52

(1) Chiffres approximatifs en attendant l'apurement complet des comptes.

N° VI. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION, basés sur les recettes et les dépenses
régliées définitivement d'après la loi de comptabilité.

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES		RECETTES nettes	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation
		RECETTES des transports et des produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines ()	DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux	DÉPENSES budgétaires définitives	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTL dépenses d'exploitation proprement dites	
1835	13 5	268,997 50	365 »	100,515 06	166,847 44	»	168,847 44	52 68
1836	35.7	825,132 65	461 16	391,458 34	431,135 67	»	431,135 67	52 22
1837	90 8	1,416,982 94	892 24	227,856 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	54 91
1838	202 6	3,037,833 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	3,082,994 23	»	3,082,994 23	71 89
1840	324 7	5,335,167 05	29,779 33	2,277,952 30	3,077,994 08	»	3,077,994 08	57 47
1841	340 5	6 226,433 66	55,475 43	1,812,421 14	4,469,357 95	»	4,469,387 05	71 15
1842	398 5	7,458,774 29	43,089 20	3,092,385 16	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485 5	8,994,429 33	34,362 51	3,634,967 35	5,393,854 52	»	5,393,854 52	59 73
1844	559 6	11,226,310 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	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 77
1846	559 8	13,572,573 03	26 958 19	6,440,292 41	7,133,278 78	54,328 »	7,069,950 78	52 14
1847	569 6	14,696,735 62	79,652 48	5,271,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594 9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,312 47	254,334 »	8,603,178 47	69 93
1849	624 6	13,241,431 78	50,096 75	5,127 421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624 6	15,059,146 48	47 250 06	5,911,729 15	9,191,567 39	149,634 »	9,045,233 39	59 88
1851	624 6	16,268,164 67	49,826 62	7,729,304 55	8,608,922 91	276,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624 6	17,337,235 69	70,829 46	8,912,159 97	8,495 317 18	239,596 »	8,255,721 18	47 42
1853	631 4	19,678,228 90	67,683 16	9,732,551 98	10,013,300 08	230,029 60	9,783,330 28	49 55
1854	638 6	22,667,739 23	60,835 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260,480 »	11,031,978 49	48 50
1855	632 4	24,510,116 74	113,826 37	11,565,586 41	13,058,256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713 1	26,578,510 38	126,513 44	10,066,800 15	14,638,288 67	311,921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744 6	25,507,617 32	91,327 42	11,078,085 95	14,520,838 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745 7	27,377,926 01	102,880 30	12,418,814 37	14,914,971 94	409,445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745 7	28,000,999 70	96,559 40	13,671,799 97	14,505,760 13	424,057 »	14,081,712 13	49 07
1860	747 2	29,001,994 38	83,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 18
1861	748 6	33,651,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,363,895 81	225,730 »	15,138,165 81	44 88
1862	748 6	32,548,265 76	113,455 61	17,403,165 01	15,208,556 46	284,393 68	14,925,162 78	45 70
1863	748 6	33,863,435 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,903 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	748 6	36,099,002 54	230,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	89,065 90	17,281,050 25	47 48
1865	749 2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,301 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789 8	38,188,974 36	117,961 61	14,906,820 93	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 69
1867	862 7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862 7	41,852,330 98	139,492 58	17,913,759 51	24,074,064 00	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862 7	43,387,204 90	122,274 75	18,829,156 88	24,690,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868 7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,509 16	25,935,100 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422 2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,980 06	296,915 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469 6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,628,166 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,671 1	85,822,156 70	153,768 14	23 018,586 13	62,907,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925 1	87,160,707 76	125,834 43	26,711,178 12	60,375,364 07	374 387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966 5	89,424,045 81	171,689 76	30,888,025 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053 2	90,519,922 84	109,715 42	32,682,770 35	57,946,582 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	203,850 24	55,232,284 05	61 09
1878	2,435 3	95,697,098 92	99,794 68	38 060,707 17	57,735,136 43	210,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552 0	160,085,161 34	100,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,691 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,702 1	113,785,288 40	88,786 01	45,215,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,840 8	113,395,113 27	102,343 69	41,832,932 11	71,064,004 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	2,975 3	119,206,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 12	313 161 48	74,445,746 84	62 42
1883	3,045 4	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 48	73,421,071 37	319 285 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,100 2	120,103,201 14	90,285 30	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,144 3	119,669,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,171 2	116,439,621 30	89,837 36	50,612,958 51	69,916,500 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,187 9	124,077,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,600 26	»	66,689,600 26	53 72
1888	3,198 1	131,520,110 04	87,506 41	61,641 287 90	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,206 7	136,855,369 87	64,714,47	62 205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,219 8	141,190,895 75	69,923 32	57,206,255 61	84,040,523 46	»	84,040,523 46	59 50
1891	3 240 7	142,736,211 33	79,278 16	58,351,469 49	(2)84,461,020 »	»	(2)84,464,020 »	59 14
		3,025,201,834 89	4,786,996 04	1,252,915,627 45	1,777,073,203 47	11,010,438 79	1,765,982,764 68	
		3,029,988 830 92						

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr 5,686,950-02 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect
(2) Chiffres approximatifs.

N° VII. — Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés.

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,034	865,198	58.35	11.20	12.15	101,560 »	20,509 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,575	28.50	10.45	15. »	160,822 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	257,602	106,082	1,720,436	28.50	10.45	15. »	204,615 79	55,065 80	252,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,524,100	28.50	10.45	15. »	228,660 »	55,107 20	518,021 19
1876 . .	514,772	201,712	2,555,112	26.20	10.05	15.70	244,705 »	47,919 80	552,558 42
1877 . .	580,522	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,909 »	547,796 55
1878 . .	412,656	582,950	5,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 59
1879 (*)	(*)515,480	456,174	2,907,018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	556,791 10
1880 (*)	800,855	615,215	4,266,676	51.75	14.50	12.00	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	150,400 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 00
1885 (*)	1,780,802	1,261,796	7,025,596	56.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	57.88	12.05	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,206,412	8,010,264	58.24	12.28	14.89	2,064,660 55	192,029 50	923,822 40
1886 . .	5,520,800	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	58.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,372 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,204,984	58.27	12.67	14.64	5,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.06	12.64	14.66	5,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,529 18	256,986 78	1,723,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.75	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55

(*) A partir de 1879, les agents de l'administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. % sur les prix d'abonnements.

(*) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(*) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(*) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. — Exercices 1891 et 1890.*

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	ANNÉE 1894.	ANNÉE 1890.	DIFFÉRENCES POUR 1891.			
	CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs (1).	En plus.	En moins.		
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	469,500 »	489,504 91	»	20,004 91	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	122,200 »	119,655 18	2,546 82	»	
	Matériel et fournitures de bureau. Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	604,000 »	502,495 06	101,506 94	»	
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitante	50,000 »	40,000 »	10,000 »	»	
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	40,000 »	59,998 »	2 »	»	
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	42,950 »	44,892 »	»	1,942 »	
		11,000 »	6,276 80	4,723 20	»	
		1,559,650 »	1,242,817 92	+ 316,832 08		
	Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,558,750 »	1,701,016 92	»	168,266 92
		Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,912,480 »	10,575,525 96	338,956 04	»
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		4,810,000 »	4,810,000 »	»	»	
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux		2,256,810 »	2,220,457 87	16,352 13	»	
		19,498,040 »	19,506,998 75	+ 190,041 25		
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,728,540 »	1,782,580 01	»	57,240 01	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,512,000 »	11,800,000 »	512,000 »	»	
	Primes d'économie et de régularité. Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	646,600 »	394,576 10	52,225 90	»	
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	8,979,160 »	10,036,674 18	»	1,077,514 18	
		18,959,550 »	16,201,551 92	»	261,801 92	
	59,602,650 »	60,454,962 18	- 852,352 18			
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	9,915,510 »	9,514,916 58	600,595 62	»	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,754,400 »	6,548,800 »	208,600 »	»	
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	598,000 »	589,768 15	5,251 87	»	
	Frais d'exploitation	2,525,000 »	2,274,200 »	48,800 »	»	
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,315,000 »	1,781,562 01	»	266,562 01	
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	1,147,680 »	778,562 19	572,517 81	»	
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	24,000 »	24,000 »	»	»	
		22,074,590 »	21,105,608 71	+ 968,781 29		
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,880,400 »	1,861,119 90	»	10,719 90	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	96,910 »	91,016 »	5,894 »	»	
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»	
	1,982,510 »	1,957,155 90	- 4,825 90			
Ensemble. . .		84,464,020 »	84,043,525 46	+ 418,496 54		
Dépenses approximat. portées au compte de 1890.		»	84,212,670 »			

(1) Y compris fr. 555,810-79 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1890, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1891 et 1890.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1891.	Année 1890.	DIFFÉRENCES POUR 1891.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs	46,233,597 73	43,090,937 16	1,164,440 59	•
Bagages	1,408,934 92	1,080,333 00	28,599 02	•
Petites marchandises	9,223,472 59	8,900,631 69	524,820 70	•
Grosses —	80,973,111 59	81,070,947 11	•	93,853 32
Équipages	234,978 75	219,083 58	15,895 33	•
Finances	37,994 46	33,031 85	4,962 61	•
Chevaux et bestiaux	1,410,775 33	1,433,313 96	•	44,740 65
Produits extraordinaires (détails p. 33)	3,467,348 16	3,320,374 70	147,173 46	•
Ensemble fr.	142,736,211 55	141,190,893 73	1,683,891 73	140,376 13
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	79,278 16	60,923 52	18,334 34	•
			1,704,246 37	140,376 13
Recettes brutes totales. . . fr.	142,815,489 49	141,231,819 07	1,363,670 42	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'État exploite les lignes	4,633,667 91	4,376,113 33	(1) 77,332 38	
	138,181,821 58	136,855,705 74	+ 1,436,113 04	

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

IX. — Répartition et encaissement

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreMENTS	
	RECETTES de l'exploitation.	Parts des lignes concedées et exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor.	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1833	208,997 50	»	208,997 50	208,997 50	»
1836	825,152 85	»	825,152 85	825,152 85	»
1857	1,416,982 04	»	1,416,982 04	1,227,245 06	189,737 88
1858	3,097,853 40	»	3,097,853 40	2,786,901 31	310,952 09
1859	4,249,825 04	»	4,249,825 04	3,845,807 95	403,927 09
1840	5,355,167 05	»	5,355,167 05	5,355,167 05	»
1841	6,226,553 66	»	6,226,553 66	6,226,553 56	708 10
1842	7,458,774 29	»	7,458,774 29	7,458,774 29	»
1845	8,994,459 55	»	8,994,459 55	8,959,284 17	55,155 10
1844	11,226,510 87	»	11,226,510 87	11,119,915 60	100,597 27
1845	12,401,750 22	»	12,401,750 22	12,522,685 18	79,097 04
1846	15,572,575 03	»	15,572,575 03	15,572,575 05	»
1847	14,696,735 62	46,568 52	14,650,567 50	14,587,695 70	62,675 00
1848	12,227,775 81	149,890 58	12,077,885 03	11,925,352 45	154,552 60
1849	13,241,451 78	305,510 87	12,935,920 91	12,594,467 42	341,455 49
1850	15,059,546 48	588,155 61	14,671,190 87	(¹) 14,671,190 87	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,557,258 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,759 25	899,855 64	21,767,885 59	21,266,649 00	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,457 75	23,508,678 99	22,802,580 83	428,562 90
1856	24,578,540 58	1,424,425 00	23,154,116 48	22,455,177 81	608,010 44
1857	25,507,017 52	1,509,080 71	25,998,556 61	25,061,950 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,685,008 08	25,594,919 95	24,559,007 75	1,002,250 56
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,515,346 95	25,661,874 57	651,472 56
1860	29,601,994 58	1,800,374 68	27,801,619 70	26,008,046 52	1,154,057 85
1861	51,951 551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,705,829 92	»
1862	1,719,755 10	»	(²) 1,719,755 16	(²) 1,719,755 16	1,175,185 40
1863	32,548,265 70	2,000,941 10	30,547,324 66	29,095,875 79	1,492,966 42
1864	55,868,455 59	2,147,171 22	51,721,284 37	50,242,274 77	1,478,989 60
1865	56,099,002 58	2,357,471 18	55,741,531 40	52,596,951 »	1,544,000 40
1866	58,518,780 18	2,480,408 54	55,858,371 84	55,714,008 25	1,894,670 55
1866	58,188,974 56	3,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707 30
1867	40,001,592 95	5,372,506 88	56,629,088 07	52,168,933 95	4,645,628 45
1868	41,852,550 98	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,925 10
1869	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,975,195 09
1870	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,540 25	58,415,518 69	5,411,712 20
1871	66,006 259 29	8,947,687 76	57,958,571 55	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,265,098 82
1875	72,644,574 65	10,953,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
1875	15,177,622 07	»	(³) 15,177,622 07	(³) 10,847,111 07	2,350,511 »
1874	75,785,704 44	10,914,515 02	62,869 479 42	58,568,519 68	5,497,688 51
1875	15,376,915 52	»	(⁴) 15,376,915 52	11,018,099 16	2,567,247 51
1876	89,124,045 81	11,240,508 29	77,885,757 52	75,545,508 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,654,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	3,577,086 07
1877	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	3,506,890 24
1878	94,205,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	88,705,470 55	4,204,414 51
1878	1,491,185 78	»	(⁵) 1,491,185 78	(⁵) 1,227,462 42	265,721 56
1879	99,587,861 41	3,620,424 41	95,767,437 »	91,428,519 79	4,758,544 67
1879	697,299 95	»	(⁶) 697,299 95	(⁶) 575,979 08	125,520 85
1880	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,371 00
1881	115,595,145 27	4,590,590 83	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908 43
1882	119,256,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,375,679 68	3,758,184 06
1885	121,847,655 15	4,285,359 51	117,564,295 84	115,676,564 56	3,922,745 78
1884	120,105,201 14	4,138,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 60
1885	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,453 55	115,260,619 62	2,459,595 48
1886	116,459,021 50	5,824,582 90	112,615,238 40	110,619,695 85	2,847,500 57
1887	124,057,764 25	4,054,734 75	(⁷) 120,005,029 50	116,970,065 90	3,175,669 60
1888	151,525,110 04	4,150,924 45	127,595,085 61	124,521,097 90	2,697,689 81
1889	156,855,569 87	4,585,906 14	152,469,465 75	128,548,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,805 75	4,576,115 55	156,614,780 22	135,479,881 51	3,158,128 88
1891	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	135,355,210 15	2,755,091 87
	5,025,201,834 88	164,426,042 55	2,860,778,792 55		

des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RECOURIR.	Paris du Trésor DANS LES RECETTES du chemin de fer.	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPENS L'ORIGINE.			
268,997 50	268,997 50	»	268,997 50	(1) Y compris fr. 11,386-83 de primes
825,152 85	1,094,150 35	»	1,094,150 35	perçues par l'Administration des chemins
1,416,982 94	2,511,115 29	»	2,511,115 29	de fer de l'État et dont le remboursement
5,097,835 40	5,608,948 69	»	5,608,948 69	avait été déduit abusivement des recettes
4,249,825 04	9,858,771 75	»	9,858,771 75	en 1849. (Voir Compte général des finances
5,535,167 03	15,195,958 78	»	15,195,958 78	pour l'année 1852, pp. 116 et 154.)
6,226,555 66	21,420,272 44	»	21,420,272 44	(2) Recettes effectuées sur la ligne de
7,458,774 29	28,879,048 73	»	28,879,048 73	Mons à Manage. En déduisant de cette
8,994,459 55	37,875,486 06	»	37,875,486 06	somme les dépenses d'exploitation de
11,220,510 87	49,099,796 95	»	49,099,796 95	Mons à Manage, on retrouve la recette
12,401,750 22	61,501,547 15	»	61,501,547 15	nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été
15,572,575 05	75,074,120 18	»	75,074,120 18	portée dans le Compte général des finances.
14,650,567 50	89,724,487 48	»	89,724,487 48	(3) Recettes faites en 1875 sur les lignes
12,077,885 05	101,802,572 51	»	101,802,572 51	rachetées du Grand-Luxembourg. Cette
12,955,920 91	114,758,295 42	»	114,758,295 42	somme est portée en compte de tiers dans
14,671,190 87	129,409,484 29	»	129,409,484 29	les écritures du Trésor.
15,885,488 47	145,294,972 76	»	145,294,972 76	(4) Voir renvoi (7).
16,015,207 54	162,208,180 30	»	162,208,180 30	(5) et (6). Recettes faites en 1878 et en
19,070,468 26	181,278,648 56	»	181,278,648 56	1879 pour le service provisoire des Flan-
21,767,885 59	205,046,554 15	»	205,046,554 15	dres. Ces deux sommes sont portées en
25,250,745 75	226,277,277 88	77,955 26	226,355,215 14	compte de tiers dans les écritures du
25,061,188 25	249,558,466 13	170,865 49	249,509,529 62	Trésor.
24,145,081 94	275,481,518 07	26,518 16	275,507,800 25	(7) Y compris fr. 8,455-13, qui portent
25,621,258 09	299,102,788 16	»	299,102,788 16	la recette du Luxembourg, pour 1874, à
26,515,546 95	325,416,155 09	»	325,416,155 09	fr. 15,585,546-47.
27,760,104 15	355,176,257 24	41,515 55	355,217,752 79	(8) Recettes litigieuses à régler, savoir :
51,660,748 48	581,850,985 72	41,515 55	581,878,501 27	Bassins-Houillers à porter en surséance
50,588,840 21	415,425,825 95	»	415,425,825 95	indéfinie fr. 627,102 13
51,721,264 57	447,147,090 50	»	447,147,090 50	Gand à Ecloo 426,861 52
55,741,551 40	480,888,621 70	»	480,888,621 70	Ensemble. . fr. 1,055,965 45
55,608,687 78	516,497,509 48	929,684 06	516,726,995 54	
54,091,557 91	551,188,847 59	648,700 40	551,855,547 79	
56,814,562 40	588,005,409 79	461,224 07	588,464,655 86	
58,194,890 85	626,108,500 62	447,572 54	626,645,675 16	
59,849,772 91	666,048,075 55	422,259 55	666,470,352 88	
41,825,050 89	707,875,104 42	450,574 77	708,305,679 19	
57,172,814 55	765,045,948 75	1,216,501 97	766,262,250 72	
58,428,526 16	825,474,474 91	2,465,260 96	825,957,755 87	
61,780,275 08	898,452,570 06	2,594,257 »	900,826,607 06	
15,177,622 07	975,585,724 72	1,497,708 25	977,081,452 95	
65,766,008 19	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
15,585,546 47	1,152,447,840 58	5,002,467 18	1,155,450,507 56	
76,595,950 69	1,210,627,789 20	2,870,558 10	1,222,498,527 50	
80,470,164 97	1,512,028,865 84	2,702,078 75	1,514,750,042 59	
87,179,918 92	1,403,915,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
90,909,890 86	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,165 11	
1,491,185 78	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
96,187,064 46	1,742,517,755 51	2,025,896 55	1,744,541,651 84	
697,299 95	1,859,917,045 45	2,025,896 55	1,861,940,959 98	
109,517,042 72	1,976,016,580 22	2,025,896 55	1,978,040,476 75	
108,955,600 62	2,091,716,595 52	2,025,896 55	2,095,740,491 85	
115,155,865 74	2,205,185,789 72	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
117,599,508 14	2,525,529,525 22	1,057,722 05	2,526,587,247 25	
116,099,556 77	2,452,551,282 95	1,057,722 05	2,455,609,004 96	
115,700,015 10	2,585,020,746 66	1,057,722 05	2,586,078,468 69	
115,467,194 40	2,721,655,520 88	1,057,722 05	2,722,693,248 91	
120,145,755 50	2,859,721,828 88	(9) 1,055,965 45	2,860,775,792 55	
127,221,757 71				
152,469,465 75				
156,614,780 22				
158,086,502 »				

X. — Produits divers encaissés par le Département

Années

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital.		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsidés des villes, etc. 1	Aliénations et ventes d'immeubles. 2	de terrains. 3	de bâtimens. 4	de cafés- restaurants 5	d'herbages d'oseraies, etc. 6	de vidanges. 7	du mobilier et du matériel hors d'usage 8	d'objets non réclamés. 9	d'arbres, de plantations d'her- bages. 10
1835	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	"	"	491 16	"	"	"	"	365 "	"	"
1837	"	"	692 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	25 "	"	"	"	"	"	"	"
1839	"	"	1,170 69	"	"	"	"	"	409 28	"
1840	"	"	11,258 65	"	"	"	"	30,997 90	693 23	"
1841	"	15,043 31	19,834 19	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1842	"	248,515 77	23,571 91	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1843	"	310,862 07	24,534 91	"	"	"	106 "	17,169 81	2,230 48	"
1844	"	63,338 53	16,032 59	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 14	"
1845	"	157,624 05	15,377 37	"	15 "	"	56 31	2,256 65	2,769 30	"
1846	"	305,630 90	13,512 40	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1847	"	70,619 61	16,988 44	"	22,853 46	"	306 50	208 "	2,480 18	"
1848	"	59,932 38	17,025 69	"	22,138 47	"	782 24	2,272 60	3,563 00	"
1849	"	86,651 54	9,904 64	"	13,041 63	"	712 18	12,639 70	3,479 20	"
1850	"	38,985 90	9,050 78	"	12,899 "	9,518 98	509 81	3,077 53	91 "	2,830 05
1851	"	25,591 17	8,787 68	"	12,226 37	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661 10
1852	"	2,745 50	8,700 10	"	8,918 15	583 "	563 "	3,988 25	2,690 32	3,450 25
1853	"	775 "	8,817 69	"	27,021 87	11,515 45	642 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83
1854	"	4,533 22	8,879 49	"	25,815 69	7,232 35	562 50	2,997 20	2,006 03	5,090 "
1855	"	9,130 30	6,770 79	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 60	3,345 70	4,947 60
1856	1,301,692 99	6,385 50	10,313 62	86 50	25,235 65	10,391 18	617 50	4,982 50	3,705 40	47,537 25
1857	"	18,709 74	10,463 68	325 "	28,236 65	12,898 15	833 "	14,526 40	1,156 29	51,189 50
1858	"	43,187 92	11,173 32	374 64	24,145 63	12,088 32	813 "	13,263 70	5,119 70	12,884 50
1859	278,299 24	39,093 13	10,185 67	211 67	29,435 58	16,394 05	919 "	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1860	"	34,135 77	9,658 12	3,789 "	30,328 75	9,328 30	1,061 "	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1861	"	26,593 03	9,149 60	577 25	32,251 08	11,688 02	1,984 "	199 "	3,429 60	3,075 50
1862	"	1,306 11	8,096 14	2,114 31	30,912 98	11,460 13	2,154 "	2,461 70	3,234 93	3,691 50
1863	104,000 "	1,903 83	12,981 57	1,145 31	29,667 15	12,256 61	1,108 63	17,910 90	1,990 "	5,975 50
1864	3,000 "	53,113 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1865	"	13,308 60	10,090 02	934 33	30,211 32	10,601 28	1,101 50	11,354 40	3,863 30	3,266 50
1866	744 14	5,281 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	12,553 38	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1867	5,138 50	19,063 12	10,538 98	560 "	54,844 56	7,730 "	1,261 "	8,068 60	6,127 95	3,379 50
1868	"	2,805 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	16,638 06	1,211 50	37,591 "	9,777 "	4,755 54
1869	"	129,148 73	10,559 03	2,149 68	55,633 03	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,027 50
1870	"	18,250 69	10,970 24	1,832 88	(¹)	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	0,761 "
1871	"	15,308 49	11,235 57	1,354 18	"	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369 "
1872	"	5,344 03	11,823 27	20,293 61	"	13,561 53	3,879 30	9,406 "	13,457 76	11,089 70
1873	"	2,423 48	11,417 02	9,748 47	"	15,821 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1874	"	11,229 65	12,746 70	9,611 29	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1875	"	7,573 50	76,259 25	16,815 03	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,925 "
1876	"	105,708 65	13,867 69	19,483 69	"	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,011 80
1877	"	49,233 89	20,198 77	20,115 79	"	13,460 61	2,628 15	4,127 "	26,898 15	5,484 72
1878	"	227,271 63	32,057 75	18,296 43	"	13,294 95	1,723 83	16,244 "	22,347 10	7,104 40
1879	"	100,057 16	28,249 61	16,368 91	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,495 85
1880	"	121,263 86	29,262 65	15,175 52	"	21,418 50	2,165 20	16,286 "	12,314 30	7,248 51
1881	"	235,102 05	29,062 87	13,260 13	"	16,586 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1882	"	104,268 53	27,595 89	14,091 "	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,500 16
1883	"	121,400 57	29,077 19	18,324 39	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623 66
1884	"	77,598 26	21,598 10	16,525 35	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1885	"	60,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,228 95	344 34	6,949 "	18,139 10	10,721 50
1886	"	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,538 41	(¹)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1887	"	161,568 43	22,984 43	14,429 95	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,685 70
1888	"	111,474 39	22,326 38	11,089 19	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,094 70
1889	"	158,874 82	21,137 88	4,744 07	"	11,673 34	"	15,707 84	18,437 98	5,982 01
1890	"	83,168 35	20,976 68	6,464 56	"	10,059 96	"	10,559 50	12,215 73	2,950 50
1891	"	(²) 42,674 71	19,507 25	7,129 21	"	7,480 54	"	5,700 "	15,120 42	2,161 50
						7,424 75	"	19,508 62	15,824 "	6,433 "
	1,753,074 87	3,686,850 02	891,221 05	310,414 23	700,805 42	514,362 74	58,940 83	711,883 56	517,399 54	351,472 23

(¹) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.(²) Pr. 0-62, encaissés en 1891 pour l'exercice 1890, ont été reportés à ce dernier exercice, voir p. 49.

des Finances pour compte du chemin de fer.

1855 à 1891.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédants de droits d'encan sur fonds d'adjudication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines.	Ensemble (col. 3 à 15).	Droits de magasinage.	À comptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances	Ensemble des produits indirects portés au CR (col. 16, 17 et 18).	TOTAUX. (col. 1, 2 et 19)
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
»	»	»	»	»	361 »	»	»	365 »	365 »
»	»	»	»	»	461 16	»	»	461 16	461 16
»	»	»	»	»	892 24	»	»	892 24	892 24
»	»	»	»	»	434 26	»	»	434 26	434 26
»	»	»	»	»	33,091 82	»	»	33,091 82	33,091 82
»	»	»	»	»	20,779 33	»	»	20,779 33	20,779 33
»	»	»	»	»	55,475 43	»	»	55,475 43	70,516 74
»	»	»	»	»	43,088 20	»	»	43,088 20	291,603 97
»	»	»	»	»	34,382 54	»	»	31,352 51	345,214 61
»	»	»	»	»	21,149 89	»	»	21,149 88	84,483 41
»	»	»	»	»	19,099 99	»	»	10,009 99	176,724 04
»	»	»	»	»	16,533 08	10,465 11	»	26,998 19	332,529 09
»	»	»	»	»	45,480 84	31,171 65	»	79,652 48	150,272 09
»	»	2,245 44	»	»	58,490 85	16,589 83	»	75,080 68	134,981 06
»	»	48 42	»	»	30,325 39	10,771 36	»	50,096 75	136,748 29
178 59	»	124 81	»	»	32,176 99	15,073 08	»	47,250 06	86,235 96
87 79	»	101 84	»	»	40,803 62	9,023 »	»	49,826 62	75,417 79
»	»	»	»	»	65,453 41	5,376 05	»	70,829 46	73,574 96
285 77	»	»	»	»	53,302 16	14,381 »	»	67,683 16	68,458 16
146 87	»	»	»	»	60,342 21	20,493 08	»	80,835 29	85,368 51
»	»	»	»	»	104,251 24	9,575 13	»	113,826 37	122,956 67
615 75	»	»	»	»	119,465 77	7,082 67	»	126,548 44	1,494,826 93
228 80	»	»	»	»	82,027 40	9,300 02	»	91,327 42	110,037 16
2,089 81	»	»	»	»	72,553 20	30,327 10	»	102,880 30	146,068 22
673 46	»	»	»	»	67,347 29	29,222 11	»	96,569 40	413,871 77
992 96	»	»	»	»	69,015 15	17,910 02	»	83,925 17	118,060 94
1,032 »	»	»	»	»	66,515 22	15,411 81	»	81,927 03	108,520 06
730 57	»	»	»	»	81,005 67	32,449 94	»	113,455 61	114,761 72
330 84	»	»	»	»	80,918 95	27,059 77	»	107,978 72	213,884 55
1,067 56	»	»	»	»	70,926 04	19,988 24	140,000 »	230,914 32	267,027 60
279 95	»	»	»	»	75,599 67	9,276 13	20,000 »	101,566 80	118,173 40
666 59	1,425 60	»	»	»	97,231 58	720 06	20,000 »	117,961 64	123,990 17
1,160 60	13,468 85	»	»	»	144,976 09	189 63	20,000 »	165,165 72	189,367 34
1,509 70	16,296 55	»	»	»	135,369 94	122 64	»	135,492 58	138,297 91
1,976 24	19,398 85	»	»	»	122,226 75	46 »	»	122,274 75	251,423 48
772 73	(¹)	»	»	»	68,195 35	(¹)	»	68,195 36	85,446 05
511 43	»	»	»	»	61,498 47	»	»	61,498 47	79,806 96
2,920 74	»	»	»	»	172,988 04	»	»	172,988 04	178,332 13
2,601 60	»	»	7,483 80	»	153,768 14	»	»	153,768 14	156,191 62
1,325 27	»	»	22,223 97	»	125,834 43	»	»	125,834 43	137,064 08
2,010 99	»	»	22,508 42	»	171,889 78	»	»	171,889 78	179,463 28
1,899 94	»	»	21,915 47	»	109,735 42	»	»	109,735 42	215,414 07
2,628 51	»	»	»	»	103,656 99	»	»	103,656 99	152,590 88
1,547 47	»	»	»	»	98,794 68	»	»	98,794 68	326,066 31
1,556 90	»	»	»	»	105,708 99	»	»	105,708 99	205,766 15
3,265 87	»	»	»	»	88,786 01	»	»	88,786 01	212,019 87
1,271 46	»	»	»	»	102,343 69	»	»	102,343 69	337,445 74
1,765 67	»	»	»	»	99,131 37	»	»	99,131 37	194,309 90
2,177 43	»	»	»	»	101,086 62	»	»	101,086 62	222,547 19
2,779 05	»	»	»	»	90,285 39	»	»	90,285 39	167,883 75
2,738 65	»	»	»	»	104,474 24	»	»	104,474 24	184,657 02
1,919 23	»	»	»	323 61	89,887 36	»	»	89,887 36	159,740 57
1,947 86	»	»	»	371 80	79,981 89	»	»	79,981 89	241,550 32
1,802 40	»	»	»	487 27	87,506 41	»	»	87,506 41	193,980 80
1,482 95	»	»	»	563 88	64,714 47	»	»	64,714 47	224,589 29
2,127 26	»	»	»	912 36	60,923 32	»	»	60,923 32	124,091 67
2,210 32	»	»	»	1,241 01	79,278 16	»	»	79,278 16	121,952 87
57,317 02	50,599 85	2,520 51	74,131 66	3,899 93	4,214,938 62	342,037 42	200,000 »	4,785,996 04	10,226,020 93

N° XI. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

	DATES des reprises.	1890.	1891.			
			DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites	directement par l'État. . .	—	768,738	(¹) 657,972	(²) 110,239	768,211
	à forfait pour son compte	—	700,928	16,789	685,974	702,763
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes 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	43,701	•	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	55,798	•	55,798
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,581	16,161	2,420	18,581
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,105	»	34,105	34,105
	Spa à la frontière Grand- Ducalé.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
Hesbaye-Condroz. . . .	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351	
			323,428	157,803	165,625	323,428
C. 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	308,524	226,658	82,158	308,816
	Bassins-Houilliers (⁴) . .	1 janv. 1871	653,982	107,298	537,519	644,817
			992,648	358,957	624,818	983,775
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (⁵)	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (⁶)	9 juin 1853	102,919	102,134	1,613	103,747
	Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	242,341	»	241,274	241,274
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	9,242	»	9,242
	Anvers à la frontière néer- landaise	1 juillet 1880	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,781	»	31,781	31,781
Lierre à Turnhout	1 mars 1882	36,989	»	36,989	36,989	
			462,714	138,365	324,110	462,475
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A. + C. + D.)	»	2,925,028	1,172,083	1,745,141	2,917,224	
Longueur totale exploitée par l'État (⁷)	»	3,248,456	1,329,886	1,910,766	3,240,652	

(¹) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1836 à la Société concessionnaire de Landen à Has-clt.

(²) Y compris 2k,382 raccordement de Mons-Midi à Cliply 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 1835, par suite du remboursement et de la conversion en titres 5 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1^{er} janvier 1873.

(⁴) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 517 du Compte rendu de 1878).

(⁵) Racheté comptant le 1^{er} janvier 1877, loi du 25 juin 1877.

(⁶) — — — — — 1^{er} mai 1877, —

(⁷) Chiffres rectifiés pour 1890.

N° XII. — Importance du matériel de traction en 1891.

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 indépendantes.	Locomotives tenders.	Total.	
Nombre d'unités (1)	17	363	1,549	87	1,401	615	2,016	
Nombre d'essieux moteurs	17	726	4,647	348	3,953	1,785	5,738	
Puissance de traction en kilogrammes. {	En tout	37,434	1,061,400	8,007,738	600,040	7,535,100	2,171,512	9,706,612
	Par locomotive	2,202	2,924	5,169	6,897	5,378	3,534	4,815
	Par essieu moteur	2,202	1,462	1,723	1,724	1,906	1,217	1,692
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche. {	En tout	233,920	8,850,030	35,600,210	4,360,800	49,124,980	19,919,980	69,044,960
	Par locomotive	13,760	24,380	35,894	50,124	35,064	32,390	34,248
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. {	En tout	450,500	11,086,050	50,819,810	3,401,800	47,830,150	17,931,000	65,761,150
	Par locomotive	26,500	30,540	32,808	39,136	34,140	29,156	32,619
Poids moyen en kilog. des locomotives en service. {	En tout	590,750	12,700,050	58,257,060	4,360,800	52,681,180	23,228,080	75,909,260
	Par locomotive	34,750	34,988	37,609	50,124	37,603	37,769	37,643

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités	1,268	
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. {	En tout	13,480,320
	Par tender	10,631
Poids moyen en kilogrammes des tenders en services. {	En tout	23,122,420
	Par tender	22,178

(1) Non compris les voitures à vapeur.

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

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			ACQUISITIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement — Extension.	RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL		TOTAL.	A RENOUVELER. MATÉRIEL		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arriéré.
		ref.	transformé.		démoli.	transformé.						
Locomotives.												
1835												
à	358	(1) 189	51	598	474	51	225	+ 373	373	358	45	.
1869												
1870		(1) 4	6	7	3	6	9	— 2	374	358	13	.
1871	(2) 167	28	46	244	4	46	20	+ 191	562	523	37	.
1872	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	.
1873	75	(2) 1	9	85	8	9	17	+ 68	706	634	52	.
1874	56	"	40	96	40	40	20	+ 76	782	740	42	.
1875	(3) 203	"	"	203	6	"	6	+ 197	979	943	36	.
1876	78	"	2	80	10	2	42	+ 68	1,047	1,021	26	.
1877	26	"	3	29	7	3	40	+ 19	1,066	1,047	19	.
1878	(5) 32	"	25	57	43	25	38	+ 19	1,085	1,079	6	.
1879	(6) 53	24	5	82	43	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	.
1880	(7) 131	4	8	143	47	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	.
1881	(8) 184	20	22	226	45	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	.
1882	98	29	3	130	43	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	.
1883	(9) 118	14	"	132	45	"	15	+ 117	1,687	1,663	24	.
1884	66	3	"	69	16	"	16	+ 53	1,740	1,729	11	.
1885	35	46	"	81	(10) 33	"	33	+ 48	1,788	1,764	24	.
1886	29	7	"	36	32	"	32	+ 4	1,792	1,793	"	.
1887	20	1	"	21	34	"	34	— 13	1,779	1,813	"	34
1888	14	"	"	14	(11) 23	"	23	— 9	1,770	1,837	"	57
1889	35	29	"	64	23	"	23	+ 41	1,811	1,862	"	51
1890	74	43	"	117	5	"	5	+ 112	1,923	1,936	"	13
1891	64	39	"	103	(12) 10	"	10	+ 93	2,016	2,000	16	.
	2,000	513	467	2,680	497	467	664					
		680										

(1) Dans ce chiffre sont comprises les locomotives construites à l'Arsenal de Wallines, avec pièces principales fournies par l'industrie, savoir : 8 en 1859; 14 en 1860; 6 en 1881; 4 en 1862; 4 en 1863; 3 en 1864; et 1 en 1870.
 (2) Dont 136 reprises à la Société générale d'exploitation.
 (3) Provenant de la transformation d'un tender (Sturock).
 (4) Dont 100 venant des lignes du Luxembourg; 50 acquises par l'État en 1874, pour assurer le service sur ce nouveau réseau; et 2 venant de la Compagnie de Hesbaye-Candor.
 (5) Dont 5 reprises aux lignes des Flandres.

(6) Dont 8 reprises aux lignes des Flandres et 5 reprises au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisauil.
 (7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres.
 (8) — 4 — à la ligne de Marche à Virton.
 (9) — 6 — de Liège-Turnhout.
 (10) — 9 cédées à la Société anonyme « La Métallurgique ».
 (11) — 4 vendues.
 (12) — 1 vendue.

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			ACQUISITIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement — Extension.	RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL		TOTAL.	A RENOUVELER. MATÉRIEL		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2.	Avance.	Arriéré.
		ref.	transformé.		démoli.	transformé.						
Tenders.												
1835												
à	316	161	"	477	190	"	190	+ 287	287	316	"	29
1869												
1870		45	"	45	20	"	20	— 5	282	316	"	34
1871	(1) 112	10	"	122	15	"	15	+ 107	389	428	"	39
1872	59	15	"	74	22	"	22	+ 52	441	487	"	46
1873	79	"	"	79	20	(2) 1	21	+ 58	499	566	"	67
1874	40	(2) 1	"	41	21	"	21	+ 20	519	606	"	87
1875	(3) 121	50	"	171	21	"	21	+ 150	669	737	"	58
1876	72	(4) 41	"	113	43	"	43	+ 400	769	799	"	30
1877	28	"	"	28	16	"	16	+ 12	781	827	"	46
1878	(7) 12	"	"	12	11	"	11	+ 4	782	839	"	57
1879	(8) 32	"	"	32	24	"	24	+ 8	790	874	"	84
1880	(9) 49	"	"	49	7	"	7	+ 42	832	920	"	88
1881	105	29	"	134	7	"	7	+ 127	(10) 959	933	(11) 6	"
1882	109	44	"	153	47	"	47	+ 106	(12) 1,065	1,062	(13) 3	"
1883	(14) 147	16	"	163	46	"	46	+ 147	(13) 1,212	1,209	(13) 3	"
1884	28	"	"	28	20	"	20	+ 8	(15) 1,220	1,237	"	(15) 17
1885	32	8	"	40	(12) 59	"	59	— 19	(16) 1,201	1,269	"	(16) 68
1886	49	1	"	50	39	"	39	— 19	(17) 1,482	1,288	"	(18) 106
1887	18	"	"	18	39	"	39	— 21	(19) 1,461	1,306	"	(19) 145
1888	12	28	"	40	24	"	24	+ 16	(20) 1,177	1,318	"	(20) 141
1889	36	14	"	50	28	"	28	+ 22	(21) 1,199	1,354	"	(21) 155
1890	49	94	"	143	8	"	8	+ 105	(22) 1,304	1,373	"	(22) 69
1891	62	36	"	98	(24) 19	"	19	+ 79	(23) 1,383	1,436	"	(23) 52
	1,507	833	"	2,040	656	1	657					

(1) Provenant de la Société générale d'exploitation.
 (2) Tender Sturock transformé en locomotive de gare.
 (3) Provenant de la transformation d'un wagon.
 (4) Dont 5 cédées en 1874 au Luxembourg.
 (5) Venant des lignes du Grand-Luxembourg.
 (6) Dont 1 construit à l'Arsenal, en utilisant la coisse de l'ancien tender Sturock [voir note (2)].
 (7) Dont 3 reprises aux lignes des Flandres.
 (8) — 5 — — — — —
 (9) — 9 — — — — —
 (10) Y compris 3 tenders affectés à un service spécial, aux ateliers de Malines et de Liège.
 (11) Dans le chiffre du renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds 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 : Effectif des locomotives à tenders indépendants 959 Effectif des tenders affectés au service de ces machines 936

Soit une différence de 3 tenders en moins sur l'effectif et par conséquent de 3 tenders en plus qu'il y a lieu de renouveler.
 Le renouvellement des locomotives étant en avance de 9, le renouvellement des tenders sera donc également d'une avance de 9—3=6.
 (12) Même observation qu'au n° (11), y compris 36 machines-tenders.
 (13) — — — — — (11) — 40 —
 (14) Y compris 6 tenders repris à la Compagnie de Liège-Turnhout.
 (15) Même observation qu'au n° (11), y compris 48 machines-tenders.
 (16) — — — — — (11) — 37 —
 (17) Y compris 9 tenders cédés à la Société « La Métallurgique ».
 (18) Même observation qu'au n° (11), y compris 45 machines-tenders.
 (19) — — — — — (11) — 52 —
 (20) — — — — — (11) — 46 —
 (21) — — — — — (11) — 73 —
 (22) — — — — — (11) — 81 —
 (23) — — — — — (11) — 88 —
 (24) Y compris 1 tender vendu.
 L'effectif au 31 décembre 1891 a été établi sans tenir compte de 12 tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement.

roulant. — Renouvellement et extensions.

ANNÉES	ENTRÉES.					SORTIES				(CÉDÉTIAS) ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			PREMIER établissement — (Changem ^t de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	Avance.	Arrière.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		TOTAL.		MATÉRIEL							
			Reuf.	transformé.		démoli.	transformé.							
Voitures à vapeur.														
1876	2	"	"	"	(1) 2	"	"	"	"	+	2	2	"	"
1877	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"
1878	44	"	"	"	44	"	"	"	"	+	44	43	"	"
1879	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	43	"	"
1880	1	"	"	"	2	"	"	"	"	+	1	44	"	"
1881	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44	44	"	"
1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	1
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	-	1	43	"	1
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	1
1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	43	44	"	1
1886	9	"	"	"	10	"	"	"	"	+	1	44	"	"
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	"	+	10	24	23	1
1888	3	"	"	"	3	"	"	"	"	+	3	47	46	1
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+	3	50	49	1
1890	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	4	50	49	1
1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	+	"	54	49	5
	49	"	7	"	56	"	2	"	2			54	49	5

(1) Construites à l'Arsenal de Malines.

Véhicules pour trains de voyageurs.

1835	à	940	"	"	"	"	"	"	"	"	(1) 1,143	940	203	"		
1859	à	953	"	221	6	1,180	"	403	90	493	+ 687	1,830	1,893	"	63	
1870	"	"	"	71	45	86	"	24	42	36	+ 50	1,880	1,893	"	43	
1871	(2) 334	"	"	74	5	413	"	53	"	53	+ 360	2,240	2,227	13	"	
1872	439	286	"	49	"	444	301	45	"	346	+ 98	2,338	2,351	"	13	
1873	435	3	"	3	"	494	229	76	"	305	- 114	2,224	2,310	"	86	
1874	"	32	"	481	"	213	(3) 4	79	(4) 2	82	+ 131	2,355	2,341	14	"	
1875	(5) 291	429	(6) 400	"	(6) 520	"	"	72	(7) 5	77	+ 443	(8) 2,798	2,761	(9) 37	"	
1876	53	"	"	423	"	486	"	84	"	84	+ 102	2,900	2,824	76	"	
1877	57	1	"	48	"	406	"	65	"	65	+ 41	2,911	2,882	29	"	
1878	(10) 487	"	"	157	20	364	"	47	20	67	+ 297	3,238	3,069	169	"	
1879	(9) 237	"	"	31	64	332	(10) 4	62	64	127	+ 205	3,443	3,305	138	"	
1880	(11) 266	"	"	284	152	702	(10) 4	56	182	209	+ 493	3,936	3,570	366	"	
1881	(12) 40	"	"	22	4	33	"	75	4	76	- 43	3,893	3,580	313	"	
1882	(13) 157	1	"	4	41	473	"	54	40	64	+ 109	4,002	3,738	264	"	
1883	422	"	"	51	3	476	"	44	3	44	+ 132	4,134	3,860	274	"	
1884	80	(14) 51	"	8	"	439	"	80	"	80	+ 39	4,193	3,991	202	"	
1885	77	"	"	5	"	82	"	78	5	83	- 1	4,192	4,068	124	"	
1886	41	"	"	403	"	414	"	68	14	82	+ 32	4,224	4,079	145	"	
1887	26	"	"	405	"	431	"	62	40	102	+ 29	4,253	4,105	148	"	
1888	306	"	"	7	"	313	"	43	9	52	+ 261	4,514	4,511	103	"	
1889	210	"	"	24	2	236	"	62	13	75	+ 161	4,675	4,621	54	"	
1890	44	"	"	78	5	427	"	69	7	76	+ 51	4,726	4,665	61	"	
1891	428	"	"	5	"	433	"	41	1	42	+ 91	4,817	4,793	24	"	
	4,823	503	1,724	284	6,394	533	4,739	448	2,729							
1er établisst.	5,326		2,008			2,187										
Montant des sor- ties	533		203			Excédent des entrées sur les sorties au 31 décemb. 1858.										
Reste	4,793		2,211													

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

(7) Dont 3 transformés en bureaux.
 (8) Dont 44 repris aux lignes des Flandres.
 (9) Dont 33 repris aux lignes des Flandres et 9 repris au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erhiseul.
 (10) Affecté au service du train royal.
 (11) Dont 38 repris aux lignes des Flandres.
 (12) 10 véhicules repris à la ligne de Marbehan à Virton.
 (13) Dont 28 repris à la ligne de Liège à Turnhout.
 (14) — 51 wagons à marchandises passés dans la catégorie du matériel à voyageurs.

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

ANNÉES.	ENTRÉES.				SORTIES.				ACQUISITIONS ou limination du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		PREMIER établissement	A RENOUELER.		TOTAL.		Exist.	Devant EXISTER d'après colonnes 2 3 et 7.	Avance.	Arrivé.		
	Extensions. Matériel neuf.	Changem. de classification.	MATÉRIEL			MATÉRIEL									
			neuf.	transformé.		démoli.	transformé.								
		TOTAL.		Changem. de classification.		TOTAL.									
Véhicules pour trains de marchandises.															
1835															
1838	7,336	"	"	"	"	"	"	"	"	1) 6,963	7,336	"	373		
1839															
1869	3,972	"	3,490	73	7,235	"	4,036	40	4,046	+ 3,189	40,152	41,308	"	4,156	
1870	476	"	4,210	42	4,698	"	338	45	353	+ 4,345	41,497	44,784	"	287	
1874	(2) 9,261	"	396	"	9,657	"	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	"	133	
1872	(3) 4,623	301	639	"	2,563	286	254	"	510	+ 2,033	22,933	22,683	252	"	
1873	451	229	4	"	681	3	339	(4) 2	342	+ 339	23,274	23,360	"	86	
1874	23	"	6	"	29	32	210	"	244	- 215	23,059	23,354	"	292	
1875	(5) 5,463	"	(6) 789	2	5,954	129	296	(7) 4	429	+ (6) 5,525	(8) 28,584	28,385	(9) 499	"	
1876	4,139	"	(7) 613	4	4,753	"	601	"	601	+ 4,452	29,736	29,524	212	"	
1877	523	"	757	4	4,281	(8) 6	556	4	563	+ 718	30,554	30,041	513	"	
1878	(9) 4,034	"	210	91	4,335	"	661	91	752	+ 583	31,037	31,075	"	38	
1879	(10) 986	"	520	136	4,642	(11a) 516	447	136	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	"	
1880	(12) 3,418	"	8	331	3,757	(11b) 52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,911	"	315	
1881	(13) 3,363	"	403	559	4,025	"	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	"	457	
1882	(14) 3,924	"	"	40	3,964	"	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	"	814	
1883	466	"	424	27	917	"	505	27	532	+ 385	41,769	42,064	"	895	
1884	200	"	586	(16) 4	787	(15) 51	609	"	660	+ 127	44,896	42,843	"	917	
1885	4	"	404	(17) 6	411	"	593	"	593	- 482	44,414	42,814	"	4,400	
1886	"	"	240	44	224	"	682	"	682	- 455	40,956	42,814	"	4,888	
1887	"	"	"	40	40	"	403	"	405	- 365	40,591	42,814	"	2,223	
1888	270	"	4,730	40	2,010	"	280	"	280	+ 4,730	42,321	43,084	"	763	
1889	738	"	265	43	4,016	"	280	2	282	+ 734	43,053	43,322	"	767	
1890	764	"	400	24	888	"	(18) 411	9	420	+ 468	43,523	44,586	"	1,063	
1891	"	"	"	(19) 22	22	"	313	"	313	- 291	43,232	44,586	"	(20) 1,351	
1er établisst.		45,664			13,264			44,243							
Montant des sorties.		1,075				Excédent des sorties sur les entrées au 31 décembre 1858.		373							
Reste.		44,586				Total.		14,618							

(1) Dont 697, provenant de la ligne de Mons à Manage, rattachés aux comptes-rendus de 1839 et de 1880, bien qu'utilisés en 1857.
 (2) Dont 5,100 repris à la Société générale d'exploitation.
 (3) — 45 —
 (4) Transformés en magasins.
 (5) Dont 41 repris à la Compagnie de Heshoye-Condroz, + 3,031 restant des 3,194 repris, en 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 2,016 acquis par l'État pour assurer le service sur les lignes du Luxembourg, + 15 acquis par le même pour l'ancien réseau.
 (6) Non compris 461 wagons construits et livrés en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876.
 (7) Non compris 10 wagons construits et livrés en 1876, sur les fonds de l'exercice 1877, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1877.
 (8) Dont 5 pour rectification du nombre de démolis.
 (9) — 95 repris aux lignes des Flandres.
 (10) Dont 98 repris aux lignes des Flandres et 48 repris au chemin de fer de Saint-Gilles à Erbiswil.

(11a) Comprenant 513 wagonnets pour l'entretien de la route supprimés des états de situation du matériel et 3 vieilles caisses portées par erreur comme wagons de secours fournis.
 (11b) Wagons de secours plats supprimés des états de situation de la Direction de la traction et du matériel.
 (12) Dont 165 repris aux lignes des Flandres.
 (13) — 52 — à la ligne de Marbehan à Virton.
 (14) — 51 — — Liège à Turnhout.
 (15) 51 véhicules passés dans l'effectif du matériel à voyageurs.
 (16) Wagons bielle à eau provenant d'un tender transformé.
 (17) — provenant de la transformation d'un tender.
 (18) Dont 50 véhicules pour régularisations d'écritures.
 (19) Régularisations d'écritures.
 (20) L'arrêté au 31 décembre 1891 a été établi sans tenir compte de 610 wagons, restant à fournir sur fonds de renouvellement.

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

DATES.	AVANCE TOTALE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÉRÉ TOTAL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE. 3	ARRIÉRÉ. 4	
31 décembre 1873.	811,024	546,141	264,833	»	
— 1874.	778,800	546,141	232,659	»	
— 1875.	758,472	546,141	212,331	»	
— 1876.	723,764	546,141	177,623	»	
— 1877.	706,304	548,343	157,961	»	
— 1878.	665,156	550,545	114,611	»	
— 1879.	741,700	552,747	188,953	»	
— 1880.	700,482	552,747	147,735	»	
— 1881.	838,638	552,747	285,891	»	
— 1882.	910,428	555,603	354,825	»	
— 1883.	892,558	560,007	332,551	»	
— 1884.	869,428	577,783	291,645	»	
— 1885.	970,279	575,581	394,698	»	
— 1886.	891,798	577,783	314,015	»	
— 1887.	743,456	587,901	155,555	»	
— 1888.	608,376	592,305	16,071	»	
— 1889.	814,022	701,473	112,549	»	
— 1890.	953,555	721,119	232,436	»	
— 1891.	1,250,153	763,253	486,900	»	

La puissance de traction des moteurs tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6744,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères ;

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

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

ANNÉES.	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli sur le rendement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat de matériel fourni sur fonds de re- nouvellement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée.	Ensemble.	— AVANCE VALEUR ou argent.
	1	2	3	4	5	6	7
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,244,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	"	14,822,073	3,876,474
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	"	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	607,370	12,002,988	14,822,073	4,489,000	16,011,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,011,073	483,800	16,494,873	3,594,495
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,494,873	4,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	4,283,310	18,548,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	733,612	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	446,200	19,447,050	4,192,946
1885	15,254,104	4,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	4,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,427
1887	18,942,095	4,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	4,471,657
1888	20,831,873	4,177,499	22,009,372	22,303,530	437,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	4,185,954	23,195,326	22,440,562	4,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,195,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,408	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,749,579

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

N° XVI. — Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur argent (1).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance. VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la roue, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel renouvelé du 1 ^{er} janvier 1887 au 31 décembre de l'année précédente.	SOMMES dépensées pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année.	Ensemble.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
1874	10,927,296	•	1,688,964	12,616,260	13,682,475	1,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	10,927,296	1,063,896	1,813,512	13,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,605,821
1876	11,991,192	1,834,464	1,865,892	15,691,548	18,410,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	13,825,656	1,631,928	1,854,252	17,311,836	21,359,800	1,149,130	22,508,930	5,197,094
1878	15,157,584	1,783,248	1,782,084	19,022,916	22,508,930	1,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	17,240,832	1,361,880	1,200,084	19,802,796	24,258,634	1,465,367	25,724,001	5,921,208
1880	18,602,712	1,124,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	19,727,436	959,136	1,740,480	22,426,052	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	1,108,128	1,685,472	23,479,872	28,480,246	•	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	1,387,488	1,548,120	24,730,008	28,480,246	1,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	1,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	1,332,607	31,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	266,405	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	1,918,536	1,633,092	30,353,556	31,377,752	826,560	32,204,312	1,820,756
1887	28,750,464	1,264,104	1,434,048	31,448,616	32,204,312	467,120	32,671,432	1,222,816
1888	30,014,568	875,328	1,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,104	1,715,736	33,578,736	36,465,424	708,218	37,173,642	3,594,906
1890	31,363,000	1,315,320	1,789,068	34,467,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,178,320	926,544	1,574,892	35,679,756	38,254,679	•	38,254,679	2,574,923

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

(1) Voir détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

N° XVII. — Tableau du parcours kilométrique

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.		Trains de voyageurs.				
		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		
		Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
Trafic.	Voitures voyageurs	1 ^{re} classe	13,751,765	2,881,141	4,252	484,319
		2 ^e —	14,357,392	4,037,519	849	222,513
		3 ^e —	69,472,865	4,503,516	3,095	156,505
		Mixtes	21,378,517	2,856,218	2,404	96,675
		Voitures à vapeur	4,225,182	"	"	2,802
		— fourgons	4,516,691	"	"	24,630
	Voitures cellulaires.		124,702,442	8,178,424	7,600	984,444
		Wagons à bagages	406,792	"	311	7
		Fourgons	26,025,255	2,477,460	4,416	315,361
			Locomotives fourgons	4,248,447	"	"
		Wagons A B	27,273,702	2,477,460	4,146	315,361
		— marqués vitesse	4,858,337	"	"	"
		Trucks pour équipages (*)	396,390	"	8,054	"
		Boxes pour chevaux (*)	6,571	"	429	"
		Wagons coke et laine (*)	490,259	42,805	343	414
— fermés		"	"	"	"	
— ouverts	359,970	4,291,272	26,243	25,440		
Parcours du matériel chargé pour le trafic	{ sur le réseau de l'État	153,294,801	44,790,898	46,766	4,335,663	
	{ sur sections étrangères	4,899,632	469,063	"	"	
Ensemble pour le trafic		467,454,394		4,382,429		
Parcours à vide.	Trucks pour équipages (*)	3,338	"	70	"	
	Boxes pour chevaux (*)	102,447	6,895	485	221	
	Wagons coke et laine (*)	"	"	"	"	
	Wagons à marchandises	{ fermés	"	"	"	"
	{ ouverts	"	"	"	"	
Service.	Voitures à voyageurs	4,384,183	"	"	"	
	— cellulaires	88	"	"	"	
	— postes	2,136,248	603,479	4,190	5,084	
	Wagons à bagages	3,005	"	"	"	
	— A. B	"	"	"	"	
	Trucks pour équipages et boxes pour chevaux	"	"	"	"	
	Wagons coke et laine	"	"	"	"	
	Wagons à marchandises	{ fermés { chargés	"	"	"	"
		{ vides	"	"	"	"
	{ ouverts { chargés	"	"	"	"	
{ vides	"	"	"	"		
Wagons traîneaux ou lestés à frein	453,864	"	"	"		
Parcours du matériel improductif de recettes	{ sur le réseau de l'État	3,779,692	610,074	4,445	5,305	
	{ sur sections étrangères	3,681	"	"	"	
Ensemble improductif de recettes		4,393,447		6,750		
Total général du parcours du matériel	{ sur le réseau de l'État	437,074,193	42,400,972	"	"	
	{ sur sections étrangères (*)	4,903,313	469,063	"	"	
Parcours total par espèces de trains		441,977,506		(7) 4,389,179		

RÉCAPITULATION DES PARCOURS

Dans les trains de l'État (report)	438,977,806
— étrangers (report)	48,211
Sur les lignes étrangères dans les trains étrangers	7,960,600
Parcours total du matériel de l'État	466,986,617

(1) Véhicules pour le trafic. — Parcours à charge, estimé à 65 p. % des parcours effectués par ces véhicules.

(2) — à vide.

(3) Répartition faite entre les wagons fermés et ouverts au prorata des parcours des véhicules de l'État de ces deux espèces.

(4) Wagons fermés. — Parcours estimé à 25 p. % des parcours de ces deux espèces de véhicules réunis.

du matériel de transport pendant l'année 1891.

Trains de marchandises.				Ensemble des trains.			
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.
101,084	6,968	2	4,821	13,852,859	2,388,409	1,254	189,143
407,480	3,676	6	6,756	14,464,572	1,041,225	835	229,269
4,252,423	42,926	134	13,435	70,725,288	1,446,442	3,226	469,940
546,086	23,818	9	6,227	21,924,603	2,880,036	2,413	102,902
20,966	"	"	"	1,246,148	"	"	2,802
283,439	"	"	8,791	4,800,130	"	"	30,421
2,311,178	77,388	448	40,033	127,013,590	8,255,812	7,748	1,024,477
"	"	7	"	406,792	"	318	"
48,738,614	58,788	407	116,347	44,763,869	2,536,248	4,523	431,708
3,264	"	"	"	1,251,711	"	"	"
18,741,878	58,788	407	116,347	46,015,580	2,536,248	4,523	431,708
530,020	"	8	"	2,388,357	"	8	"
809,197	"	564	"	1,205,587	"	8,618	"
342,681	"	265	"	349,252	"	394	"
353,627	573	413	125	513,886	13,378	756	536
15,460,719	"	9,285	"	15,460,719	"	9,285	"
49,705,283	(²) 14,158,466	130,037	(¹) 425,668	50,665,253	15,449,738	156,270	461,108
44,834,433	(²) 41,255,843	489,510	(²) 1,277,004	44,834,433	41,255,843	489,510	1,277,064
229,593,841	54,046,444	630,664	1,859,177	382,888,642	65,837,342	677,430	3,194,840
3,195,176	1,504,614	"	"	5,094,807	1,673,677	"	"
288,340,074		2,489,841		455,494,468		3,872,270	
484,521	"	142	"	188,059	"	212	"
490,414	308	223	68	292,861	7,203	408	289
8,163,464	"	5,000	"	8,163,464	"	5,000	"
25,282,654	(²) 9,351,168	34,614	(¹) 150,052	25,282,654	9,351,168	34,614	150,052
73,532,613	(²) 27,248,030	187,697	(²) 450,156	73,532,613	27,248,030	187,697	450,156
2,620,822	"	"	"	4,005,005	"	"	"
7,609	"	"	"	7,697	"	"	"
41,267	6,273	"	2	2,147,515	609,452	1,190	5,086
425,102	"	"	"	428,407	"	"	"
1,122	"	"	"	1,122	"	"	"
481	"	"	"	481	"	"	"
4,275	"	"	"	4,275	"	"	"
5,600	(³) 143	"	"	5,600	143	"	"
1,672	"	"	"	1,672	"	"	"
3,331,565	(³) 418	"	"	3,331,565	418	"	"
2,392,609	"	"	"	2,392,609	"	"	"
787,903	"	"	"	911,767	"	"	8
115,499,696	35,683,381	227,676	600,286	119,279,388	36,293,455	229,121	605,591
4,443,697	922,959	"	"	4,447,378	922,959	"	"
153,519,733		827,962		157,943,180		834,712	
345,093,537	89,729,825	858,340	2,459,463	502,168,030	102,130,797	906,551	3,800,431
4,638,872	2,427,573	"	"	6,542,185	2,596,636	"	"
441,889,807		(²) 3,317,803		613,437,648		(²) 4,706,982	

DU MATÉRIEL DE L'ÉTAT.

349,732,409
858,340
493,001,206
543,591,955

508,710,215
906,551
200,961,806
710,578,572

(¹) Wagons ouverts. — Parcours estimé à 75 p. % des parcours de ces deux espèces de véhicules réunis.

(²) Parcours effectué sur les sections étrangères renseignées à l'annexe XXIII, lettre A, du Compte-rendu de 1889.

(³) Parcours effectué sur les sections de l'État renseignées à l'annexe XXIII, lettre B, du Compte-rendu de 1889.

N° XVIII.— Consommation de charbon des locomotives en 1891 et 1890.

ANNÉES.	CONSOUMATIONS.			PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSOUMATIONS										Observations.									
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS.	Fr. c.			par train-kilomètre.		par locomotiv-kilomètre avec train.		par locomotiv-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre.		par charge unité-kilomètre transportée.											
						Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.										
1891	Charbon gailleteux . . .	Kilogrammes. 4,164,200	Fr. c. 14.25	Fr. c. 89,339 85	R.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.											
	— menu demi-gras.	277,784,605	10.70	2,972,295 27											48.92	0,490	47.55	0,476	44.08	0,444	4.242	0,012	0.45864	0,00459	
	— gras	138,558,150	13. »	1,804,258 95																					
	— maigre	344,472,200	8.28	2,824,905 82																					
		764,679,155	10.05	7,657,796 89																					
1890	Charbon gailleteux . . .	5,920,400	14.07	65,515 45	R.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.											
	— menu demi-gras.	406,271,850	12. »	4,874,855 93											48.80	0,205	47.32	0,489	43.70	0,440	4.229	0,043	0.45664	0,00493	
	— gras	98,391,450	12.27	1,206,774 43																					
	— maigre	240,226,200	8.52	2,046,487 »																					
		750,809,900	10.91	8,493,629 24																					
	Trains-kilomètre.	Locomotives-kilomètre avec train.		Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.			Véhicules-kilomètre chargés et vides.		Charges unités-kilomètre (*).																
1891	40,251,858	43,398,688		54,408,247			613,437,648		4,660,859,419																
1890	39,931,735	43,358,082		54,790,880			610,851,067		4,644,299,406																

(*) Ces charges sont conventionnelles; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons Etat à 3 essieux, les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge; etc., etc. Tout wagon vide de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 unité de charge; les wagons chargés de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-traineaux comptent également pour 3 unités de charge; etc., etc.

N° XIX. — Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements pendant l'année 1891 et situation au 31 décembre 1891 et 1890.

Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1890.		VALEUR des quantités entrées pendant l'année 1891.	ENSEMBLE.	VALEUR des quantités sorties pendant l'année 1891.	EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1891.	
Tarif de 1890.	Tarif de 1891.					
Voies et travaux.						
Valeur des matériaux.	Rails neufs . . .	4,694,907	"	"	4,451,131	
	billes et accessoires de remploi vieux . . .	3,249,794	"	"	3,440,492	
	4,351,429	"	"	"	880,704	
Ensemble (1) . . .		9,296,130	"	"	8,772,327	
Traction et exploitation.						
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.						
a. Objets et matières neufs.						
Matériel, outils, meubles et utensiles						
	454,346	87 430,503	84 10,059,333	67 10,509,837	48 10,077,401	74 432,435
Combustibles						
	488,754	72 455,710	32 6,630,495	70 7,085,906	02 6,632,594	53 453,314
Huiles d'éclairage						
	73,104	57 64,062	83 909,252	64 973,315	44 913,561	04 59,754
Huiles et matières de graissage						
	108,646	33 108,420	34 4,280,326	21 1,388,755	55 4,292,886	46 95,869
Bois de construction						
	821,992	" 799,872	31 4,619,426	39 2,419,298	70 4,695,972	92 723,325
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons						
	2,743,702	92 2,832,168	97 8,338,045	80 14,170,484	77 8,431,453	33 2,738,731
Acier, fonte et fer divers						
	552,476	34 508,806	01 4,271,488	29 4,780,294	30 4,398,864	61 381,429
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux						
	363,949	38 360,024	41 2,348,473	83 2,708,497	91 2,299,537	60 408,660
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques						
	421,263	50 433,210	35 555,467	75 688,378	40 575,448	89 412,929
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.						
	436,772	97 434,445	30 4,444,484	96 4,278,930	26 4,070,338	81 208,591
Matières et objets divers						
	1,430,554	36 1,426,909	74 5,784,744	65 6,914,621	39 6,409,002	46 802,789
b. Objets et matières non utilisables.						
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1)						
	238,838	49 229,489	83 834,490	59 4,064,980	42 774,587	44 293,392
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2)						
	295,439	01 369,556	93 4,670,399	16 2,038,956	09 4,614,314	97 424,644
Total		7,573,489	85			7,435,861
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.						
Stations et ateliers						
	4,459,821	69 4,343,074	03 10,699,667	75 12,042,744	78 10,579,849	94 4,462,891
Sections						
	565,539	47 558,941	97 976,792	41 4,535,734	38 923,279	35 612,455
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons						
	339,041	30 336,907	31 311,406	25 648,313	56 390,604	43 257,712
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.						
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser	5,753,880	" 5,753,880	"	"	5,437,292
	Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	338,420	" 338,420	4,773,440	" 7,865,740	2,278,245
Ensemble (1) (2)		15,986,210	68 15,904,413	46 56,206,773	02 72,444,486	48 57,054,740
Valeur totale des approvisionnements.		25,282,340	68			23,828,772

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (voir p. 24 et 40-41, ainsi que l'annexe XXI).
(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (voir annexe XXII).
(3) Non compris fr. 502-60 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XX. — Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs ⁽¹⁾. — Année 1891.

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XIX.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 1 ^{er} janvier 1891. (Tarif de 1891.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1891. (Tarif de 1891.)	DIFFÉRENCES pour modifications apportées au tarif, le 1 ^{er} janvier 1892.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1892.)
			En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.	
Ans	277,074 06	247,193 53	2,249 24	12,196 60	237,246 17
Anvers-Dam.	170,341 48	197,407 32	6,013 57	33,238 07	170,182 82
Braine-le-Comte	232,039 54	203,923 58	1,092 09	11,915 43	192,100 24
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	107,439 13	85,250 57	5,513 26	"	90,763 83
Bruxelles-Quartier-Léopold, . . .	475,946 69	483,065 32	3,407 86	40,750 60	445,722 58
Gand (Gentbrugge)	907,641 16	1,007,786 77	8,816 66	99,744 77	916,858 66
Jemelle	494,016 98	399,343 93	1,700 62	41,726 17	359,318 38
Liège	93,705 96	143,410 69	1,566 22	16,561 19	128,415 72
Luttre	894,907 89	704,555 55	13,844 15	61,885 65	656,513 85
Malines (ateliers centraux)	2,264,666 77	2,127,317 98	74,124 04	178,220 85	2,023,221 17
Malines (magasin central)	603,028 75	454,554 02	9,826 44	13,223 55	451,156 91
Malines (dépôt du timbre)	20,932 33	23,349 17	"	1,162 87	22,186 30
Mons (Cuesmes)	1,031,449 11	1,059,703 53	12,627 69	91,419 82	980,911 40
Totaux	7,573,189 85	(*)7,135,861 96	140,781 84	602,045 77	6,674,598 03

(¹) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante.

(²) Non compris fr. 502-60 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

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

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

N° XXI. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui de l'annexe XIX)

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1890.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	47,456	9,784 02
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	42,932	33,828 25
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	44,669	30,376 74
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	46	2,403 .
5	Appareil d'alimentation pour locomotive (système Dixon).	—	28	2,415 .
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	3	450 .
7	Balai ordinaire	—	44,408	3,996 63
8	Bandages divers	Kil.	4,772,779	420,544 83
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	41,914	25,822 20
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	42,263	15,574 42
11	— en bois pour frein	—	36,748	32,904 68
12	Bois d'acajou en planches et madriers.	M ³	2	872 54
13	— d'allumage neuf et vieux	—	2,527	42,203 76
14	— de chêne au m ³	—	409	81,508 19
15	— de frêne débité en planches et madriers.	—	40	4,611 54
16	— de sapin divers	—	2,409	206,418 48
17	— de pitchpine en planches et madriers.	—	5,729	544,935 54
18	Boltes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	697	3,356 43
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	8,038	46,144 89
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	137,658	56,901 26
20	Boulons polis pour locomotives	—	32,516	22,095 44
21	— — et bruts pour voitures.	—	498,237	83,750 34
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	4,812	49,396 82
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	4,630	8,650 60
24	Chaines de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	2,089	6,417 40
25	— ordinaires, diverses	Kil.	7,374	2,874 53
26	Chanvre fio	—	9,033	9,928 26
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc.).	Tonne.	80,595	875,422 07
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	424,606	46,550 77
29	Clous d'épingles n°s 1 à 45	Kil.	24,457	6,002 45
30	Coke industriel	Tonne.	357	41,151 25
	A reporter.			2,600,309 .

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

pour la partie Traction et Exploitation.)

		1891.		Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	
9,784 02	20,704	40,279 51	40,276 51	
33,846 94	42,560	29,668 57	29,669 49	
25,959 65	139,586	32,483 80	33,878 41	
2,403 »	21	4,683 »	4,683 »	
1,931 »	38	2,053 »	2,053 »	
450 »	3	450 »	450 »	
4,219 75	41,788	4,178 80	4,178 80	
420,514 83	911,588	294,457 65	294,457 65	
25,821 40	41,469	25,229 30	22,515 58	
45,573 92	7,952	40,430 20	9,651 01	
32,420 37	43,544	22,858 91	49,079 09	
788 74	8	4,996 52	2,600 96	
40,376 99	5,448	24,570 52	24,566 32	
85,577 87	268	47,714 34	47,712 34	
4,304 85	79	7,894 45	8,919 92	
498,797 42	2,069	470,895 55	451,931 59	
492,379 11	5,403	466,695 33	466,686 77	
3,173 90	918	4,426 50	4,227 40	
46,456 82	41,099	72,884 20	70,076 03	
57,980 41	86,966	42,277 22	38,778 24	
21,645 42	39,204	26,424 45	26,329 39	
79,416 30	179,727	66,232 12	65,567 45	
66,048 »	3,095	45,813 50	49,514 90	
40,740 53	4,320	47,015 97	47,046 38	
7,447 88	5,132	47,978 95	46,428 35	
2,942 23	5,730	2,289 35	2,285 40	
9,934 89	9,482	40,099 65	40,099 65	
787,453 55	63,851	818,430 90	573,865 20	
46,994 93	82,494	41,219 93	42,014 60	
6,096 75	24,562	5,893 38	4,885 24	
9,002 75	322	5,643 71	5,546 46	
2,490,483 93		2,302,865 95	2,029,970 77	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1890.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.
	Report			2,600,309 "
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	40,065	40,092 80
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	9,515	43,944 62
33	Coussinets alésés divers à la pièce	—	44,852	422,013 42
34	— — au kil.	Kil.	21,939	35,075 89
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	263,372	419,545 38
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	233	403,777 "
37	Déchets de colon divers	Kil.	6,905	3,485 95
38	Draps divers	Mét. ct	93	629 48
39	Éponge ordinaire	Kil.	356	5,831 08
40	Essieux divers	—	271,750	192,560 53
41	Fagots	Pièce.	44,439	2,422 33
42	Fer battu en barres	Kil.	440,479	38,374 72
43	— en tôle divers	—	517,593	449,503 19
44	— étiré divers	—	431,238	98,332 14
45	— pour barreaux de grilles	—	1,868	445 84
46	— d'angle et profilés	—	354,984	82,951 97
47	Fonte pièces coulées brutes et ajustées.	—	204,891	32,736 24
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	82,740	65,368 96
49	— de pétrole.	—	305,784	41,568 95
50	— de graissage.	—	223,741	88,732 83
51	Métal blanc.	—	48,880	31,009 00
52	Nickel, brouze, etc.	—	37,719	23,531 63
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	65	2,139 42
54	Plomb à plomber	Kil.	9,315	5,630 04
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	22,486	462,203 88
55 ^{bi}	— — — — —	Kil.	198,689	94,842 65
56	Robinets en bronze divers	Pièce.	4,061	37,940 29
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire	4,433	4,546,750 "
58	— — — — — coudé	—	466	4,269,500 "
59	— — non montées	Pièce.	74	92,450 "
60	— — sans bandages	—	31	41,320 "
61	— de tender montés sur essieu	Paire	674	416,700 "
62	— — non montés.	Pièce.	46	4,160 "
63	— — sans bandages	—	"	"
	A reporter			7,805,288 97

		1801.			Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.		
2,490,183 95	.....	2,302,865 95	2,029,970 77	
8,706 40	45,223	44,453 81	43,650 26		
45,202 11	6,455	28,439 45	27,853 40		
88,176 90	3,763	21,724 83	21,743 83		
35,212 69	45,598	83,382 50	83,442 50		
444,843 69	304,330	502,777 42	494,655 64		
433,505 62	97	77,810 .	79,460 .		
3,185 95	73,207	36,603 35	37,364 32		
630 47	3,722	23,153 22	24,834 52		
5,884 47	101	1,670 58	1,551 .		
490,892 76	281,978	468,613 61	470,420 41		
2,424 35	35,262	5,289 30	5,289 30		
24,369 58	410,365	24,758 82	24,898 62		
435,818 37	285,272	73,738 93	52,690 85		
84,179 94	405,748	86,076 38	67,090 78		
427 21	42,602	2,646 42	4,764 54		
78,875 48	322,869	67,549 19	54,830 64		
34,020 02	495,821	32,353 80	29,427 60		
52,956 34	409,223	70,392 61	78,289 46		
36,938 53	475,283	24,472 49	48,054 64		
72,327 22	303,579	96,634 36	94,433 42		
20,336 46	46,602	22,918 50	22,916 40		
23,929 68	40,783	40,730 60	40,730 60		
2,316 90	62	4,760 50	4,548 50		
5,903 41	24,179	9,687 58	9,402 76		
461,349 66	24,526	460,660 55	452,459 46		
94,840 90	242,994	404,030 05	400,416 61		
37,374 52	3,278	28,316 78	27,604 83		
4,516,750 .	4,420	4,466,660 .	4,484,860 .		
4,269,500 .	437	4,479,590 .	4,461,390 .		
92,150 .	67	31,350 .	31,350 .		
41,320 .	44	47,920 .	47,920 .		
446,700 .	630	396,630 .	355,250 .		
4,160 .	.	.	.
"	.	.	.		
7,625,390 25		7,472,058 28	6,786,664 70		

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1890.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.
	Report.		•	7,805,288 97
64	Roues de voiture ou wagon sur essieu	Paire.	7,763	2,794,680 •
65	— — — non montées.	Pièce.	•	•
66	— — — sans bandages	—	48	4,440 •
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	433	254 66
68	— brun	—	21,159	5,305 52
69	Suif	—	38,443	22,939 07
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile.	Pièce.	45,707	47,253 35
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	4,899	21,473 50
72	Torchons en coton	—	15,120	3,772 40
73	Tubes à fumée en laiton.	Kil.	394,868	488,269 16
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	15,635	30,238 86
75	— en fer éfilé avec manchons divers.	Mét. ct.	16,594	40,359 74
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	4,802	4,892 84
77	Verres à vitres.	M ²	6,144	40,496 86
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	3,268	282 72
79	— fer diverses	—	98,362	7,718 94
80	Zinc en feuilles	Kil.	9,330	5,627 73
	Totaux.		•	44,230,044 23
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus.		•	3,736,310 44
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie		•	565,539 47
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.		•	454,346 87
	Valeur totale des approvisionnements disponibles calculée au prix du jour.		•	48,986,240 68

VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	1891.			Observations.
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	
7,625,390 25	•	7,172,058 28	6,786,664 70	
2,794,680 »	6,896	2,644,875 •	2,606,715 »	
»	•	»	»	
1,440 »	•	•	»	
251 96	402	180 63	180 34	
5,300 88	16,949	4,240 94	4,410 41	
24,709 97	30,160	19,710 43	20,635 39	
16,384 13	54,637	19,331 60	19,568 71	
20,986 53	4,632	18,927 »	17,402 50	
4,136 58	7,373	1,893 52	1,969 17	
671,131 53	284,164	502,794 44	417,424 21	
38,667 81	10,040	22,526 85	20,167 81	
11,448 65	19,069	12,484 01	10,543 13	
4,866 49	3,524	9,572 79	9,572 79	
10,474 47	4,687	7,970 47	9,372 72	
326 83	4,399	450 64	506 85	
10,078 34	197,602	16,391 23	15,773 35	
5,625 91	7,583	4,442 79	4,442 79	
11,242,900 33	»	10,324,850 62	9,945,346 87	
3,652,067 05	»	3,686,704 57	3,507,118 37	
538,941 97	•	612,455 03	601,372 38	
450,503 81	»	432,435 74	420,762 97	
15,904,413 16	•	15,056,445 96	14,474,600 59	

N° XXII. — Situation et mouvement des mitrailles, matières

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1890 et de celles des quantités entrées en 1891 (col. 2 + col. 5).
	En magasin au 31 décembre 1890. Tarif de 1891.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en remaniage en cours au 31 décembre 1890 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1891 col. 2-3 (Pour mémoire)	Vorsées dans les dépôts en 1891.	
Acier vieux bandages.	8,425 05	22,750 »	»	65,000 85	75,420 80
— — essieux coudés	2,000 15	5,780 »	»	5,889 56	7,979 49
— — — droits.	951 »	2,485 »	»	20,105 50	21,124 50
— vieilles feuilles de ressort	19,292 72	16,878 »	2,417 72	24,176 60	45,469 52
— fondu, vieux ressorts à spirales.	7,545 87	16,895 97	»	25,078 78	50,622 65
— riblonds (tournures).	15,805 00	28,600 »	»	48,274 41	62,140 51
— mitrailles ordinaires	1,987 65	»	1,987 65	4,552 55	6,540 20
— mitraille, brûlé.	566 14	»	566 14	1,484 00	1,850 25
Argent de Berlin, vieux	127 50	»	127 50	750 10	857 69
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.	»	»	»	14,580 »	14,580 »
Caoutchouc vieux	2,185 05	»	2,185 05	1,018 00	5,205 95
Grasse provenant des fours à réchauffer.	144 60	»	144 60	1,280 58	1,424 98
Cuivre, bronze, mitrailles	44,946 59	»	44,946 59	295,558 98	510,505 57
— — riblonds et limailles.	14,077 20	»	14,077 20	128,855 67	142,912 87
— — jaune, mitrailles.	16,970 80	25,100 »	»	70,802 07	87,772 87
— — riblonds et limailles	2,487 65	5,774 69	»	5,596 11	6,085 74
— — rouge, mitrailles de vieux foyers	1,905 50	»	1,905 50	157,252 80	159,158 50
— — — ordinaires.	19,808 60	51,965 89	»	114,599 99	154,208 59
— — riblonds et limailles.	28,799 15	15,801 76	12,997 59	25,020 01	51,819 16
Déchets de cuir.	4 80	»	4 80	521 80	526 60
Déchets de toile américaine vieille, de toile peinte vieille, et de tapis cirés vieux.	11 15	»	11 15	7 10	18 25
Fer divers vieux de remploi	7,551 70	»	7,551 70	1,506 20	8,657 90
Fer en tôle divers vieux de remploi	2,847 20	»	2,847 20	5,674 12	8,521 52
Fer vieux bandages.	12,176 60	»	12,176 60	5,475 90	15,650 50
Fer vieux essieux droits	2,465 80	»	2,465 80	14,654 50	17,098 10
— — coudés	1,162 »	»	1,162 »	849 84	2,011 84
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages	2,192 57	»	2,192 57	6,924 54	9,116 01
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	554 16	»	554 16	5,507 29	4,041 15
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	5,518 10	»	5,518 10	21,977 85	27,495 95
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages	1,858 55	»	1,858 55	5,587 60	7,225 95
A reporter.	222,056 41	166,024 51	117,285 77	1,047,789 86	1,269,845 67

et pièces hors d'usage en 1891. (Magasin central et dépôts.)

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1891. (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1891. (Colonne 6 moins col. 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de romaniage en cours au 31 décembre 1891. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1891 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)				
Délivrées pour être remployées par l'administra- tion. 7	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs. 8	Cédées à prix d'argent. 9			10	11	12	13	14	15
4 »	»	55,950 »	»	55,954 »	54,774 60	19,472 80	14,950 »	4,522 80
1,827 21	»	1,400 »	500 »	3,227 21	1,212 »	4,752 28	2,580 »	2,572 28
15,451 25	»	2,485 »	210 »	15 916 25	2,459 05	5,208 25	»	5,208 25
2,470 57	»	25,200 »	7,557 16	25,670 57	21,245 »	17,798 75	14,175 »	5 625 75
60 15	»	19,050 »	11,076 »	10,110 15	18,428 10	11,512 50	9,058 55	2,454 15
1,496 »	»	38,010 »	5,064 71	40,458 »	58,215 »	21,704 51	19,580 »	2,124 51
859 78	»	2,500 »	1,680 50	5,419 78	2,482 »	3,120 42	1,920 »	1,200 42
»	»	1,057 »	»	1,057 »	1,057 »	795 25	458 »	355 25
»	»	»	10 50	»	»	857 69	»	857 69
»	»	14,580 »	»	14,580 »	16,918 65	»	»	»
51 15	»	2,250 »	240 07	2,501 15	2,230 »	902 80	»	902 80
»	»	1,424 08	»	1,424 08	1,124 98	»	»	»
507,995 00	»	»	164,067 20	507,995 06	»	52,510 51	»	52,510 51
22,058 04	27,510 50	54,000 »	52,405 91	105,569 50	55,577 50	39,545 57	25,096 40	15,546 97
26,491 77	»	43,100 »	55,127 78	71,591 77	44,439 »	16,181 10	5,500 »	10,681 10
160 50	774 69	5,000 »	3,550 52	5,055 19	5,540 »	2,148 55	»	2,148 55
117,517 50	»	»	55,028 »	117,517 50	»	21,640 80	»	21,640 80
67,746 52	24,065 89	7,000 »	55,975 42	99,710 21	7,559 »	34,498 58	»	34,498 58
1,855 02	15,801 70	24,050 »	11,055 89	41,704 78	22,577 »	10,114 58	11,050 »	»
220 16	»	»	755 44	220 16	»	106 44	»	106 44
»	»	7 10	»	7 10	7 10	11 15	»	11 15
5,115 50	»	»	1,151 90	5,115 50	»	5,544 40	»	5,544 40
6,494 90	»	»	125 50	6,494 90	»	2,026 42	»	2,026 42
»	»	»	»	»	»	15,650 50	»	15,650 50
9,046 90	»	»	»	9,046 90	»	8,051 20	»	8,051 20
1,016 80	»	»	105 60	1,016 80	»	995 04	»	995 04
»	»	4,004 06	»	4,004 06	»	5,112 85	»	»
16 50	»	1,775 65	»	1,790 15	19,855 77	2,231 52	»	»
»	»	15,507 07	»	15,507 07	»	12,188 26	0,952 51 prix de vente	16,601 57
»	»	5,244 50	»	5,224 50	»	5,981 45	»	»
585,031 98	69,050 90	518,585 94	584,799 08	971,546 82	510,597 51	298,479 15	109,980 20	189,454 51

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1890 et de celles des quantités entrées en 1891 (col. 2 + col. 5).
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				
	En magasin au 31 décembre 1890. Tarif de 1891. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés ou remaniage en cours au 31 décembre 1891 (par mémoire). 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1891 col. 2-3 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1891. 5	
Report.	222,056 41	100,024 31	117,255 77	1,047,789 56	1,209,845 67
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc.	102 16	"	102 16	52 16	154 32
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.)	0,544 27	"	0,544 27	1,023 01	11,170 18
— n° 2 (semelles de freins)	6,973 01	5,595 58	1,370 65	5,239 77	12,234 78
— n° 3 (débris divers)	103,189 08	41,600 "	61,589 06	261,261 14	504,450 20
— n° 4 (grilles et pièces brûlées).	5,580 "	2,500 "	3,080 "	14,134 62	19,734 62
Fer galvanisé, mitrailles	617 26	400 "	217 26	410 39	1,027 65
Fer riblonds (tournures).	6,712 60	1,600 "	5,112 60	10,900 20	17,612 80
Fil de fer vieux.	7 50	"	7 50	"	7 50
Fonte de remploi.	73 50	"	73 50	498 89	572 39
Fonte, mitrailles ordinaires	51,516 70	16,800 "	14,516 70	123,023 72	156,340 42
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	877 41	"	877 41	3,206 08	4,083 49
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	383 70	"	383 70	1,433 50	1,817 "
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compact)	5 771 25	"	5,771 25	1,144 23	6,915 50
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	3,260 65	"	3,260 65	7,070 09	10,331 64
Fonte riblonds (tournures)	282 31	"	282 31	605 29	887 60
Huile de graissage (résidus)	2,507 75	2,411 92	95 85	3,580 97	7,888 72
Limes vieilles et débris de limes.	"	396 "	"	820 80	820 80
Livrets ayant contenu de l'or fin	"	"	"	53 20	53 20
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets.	282 50	"	282 50	28,283 12	28,565 62
— riblonds et limaille	763 "	"	763 "	14,118 62	14,881 62
Meules à aiguiser, hors d'usage.	56 93	"	56 93	7 70	44 63
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	27,326 88	31,280 "	"	50,439 33	57,986 43
Nickel, riblonds et limailles de métal Monté- fiore	158 40	"	158 40	64 80	220 20
Objets divers en fer et en fonte, hors d'usage .	"	"	"	1,383 56	1,383 56
Plomb vieux.	541 84	"	541 84	895 24	1,437 08
A reporter.	428,567 09	268,607 61	223,332 27	1,561,920 85	1,990,487 92

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles et pièces hors d'usage en 1891. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1891. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1891 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)
Délivrées pour être réemployées par l'administra- tion	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.	10	11	12	13	14	15
7	8	9	10	11	12	13	14	15
585,931 08	60,050 00	318,585 94	384,700 08	971,546 83	310,507 51	298,470 15	109,080 26	180,434 51
44 24	»	100 »	108 92	144 24	175 »	10 08	»	10 08
2,806 05	»	1,500 »	6,561 07	4,506 95	1,434 »	6,773 23	750 »	6,023 23
184 77	»	7,695 58	4,792 44	7,880 15	7,817 50	4,554 05	8,400 »	»
55,524 45	»	222,950 »	25,171 55	278,474 45	217,784 00	85,975 77	160,095 »	»
129 10	»	14,500 »	2,681 50	14,620 10	15,115 »	5,105 52	3,000 »	»
1 »	»	000 »	501 40	601 »	608 »	426 05	400 »	26 65
16 »	»	10,000 »	2,995 64	10,016 »	10,797 »	7,596 80	6,000 »	1,596 80
»	»	»	7 50	»	»	7 50	»	7 50
44 66	»	»	68 81	44 66	»	527 75	»	527 75
56,310 74	13,412 50	70,200 »	12,408 96	110,925 24	68,462 50	56,417 18	60,148 20	»
»	»	2,700 »	1,264 28	2,700 »	2,459 »	1,585 49	450 »	953 49
»	»	900 »	565 10	900 »	849 »	959 »	900 »	59 »
»	2,587 50	3,500 »	967 50	6,087 50	3,717 »	828 »	1,250 »	»
2,967 82	4,509 50	507 »	59 27	7,784 52	507 »	2,547 52	2,521 »	26 52
»	»	647 »	»	647 »	647 »	240 60	»	240 60
»	»	5,746 50	»	5,746 50	3,652 12	2,142 42	1,705 90	456 52
»	»	820 80	»	820 80	1,055 52	»	1 66	»
»	»	53 20	»	53 20	53 20	»	»	»
27,509 87	»	»	11,495 75	27,509 87	»	1,055 75	»	1,055 75
13,225 02	»	»	4,556 90	13,225 02	»	1,655 70	»	1,655 70
»	»	55 »	5 08	55 »	55 »	9 65	»	9 65
13 65	35,519 00	14,000 »	16,875 85	47,562 71	15,425 »	10,425 72	7,000 »	5,425 72
»	»	»	35 08	»	»	219 88	»	219 88
»	»	1,585 56	»	1,585 56	1,385 56	»	»	»
458 85	»	520 »	566 79	978 85	581 »	456 25	520 »	»
725,260 28	122,909 46	676,742 18	478,072 27	1,522,911 92	681,415 41	467,576 »	508,122 02	205,667 11

DÉSIGNATION DES OBJETS et M A T I È R E S. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrilles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1890 et de celles des quantités entrées en 1891 (col. 2 + col. 5). 6
	En magasin au 31 décembre 1890. Tarif de 1891. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en remaniage en cours au 31 décembre 1891 (par <i>œuvre</i>). 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1891 col. 23 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1891. 5	
Report.	428,567 09	268,607 61	225,552 27	1,561,020 85	1,990,487 92
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés	25,528 11	"	25,528 11	17,051 14	42,579 25
Tubes à fumée en laiton (mitrilles).	91,245 "	275,025 80	"	604,581 41	755,824 41
Verre vieux (débris).	370 52	"	370 52	1,507 51	1,776 65
Zinc vieux.	5,158 72	"	5,158 72	646 85	5,785 57
TOTAUX.	548,856 24	541,651 41	254,578 42	2,245,597 54	2,794,453 78

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités	TOTAL	RÉALISÉES par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1891. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1891. (Colonne 6, moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1891 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)
Délivrées pour être réemployées par l'administra- tion	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.	transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	(colon. 7+8+9.)	12	13	14	15
7	8	9	10	11	12	13	14	15
725,260 28	122,909 46	676,742 18	478,972 27	1,522,911 92	661,415 41	467,576 »	568,122 02	208,667 11
557 80	»	26,005 »	17,685 15	26 540 80	25,119 60	10,238 45	5,000 »	15,258 45
163,894 75	545,797 42	2,500 »	57,125 77	512,192 17	2,538 75	245,652 24	119,561 04	124,271 20
120 65	»	1,200 »	215 06	1,520 65	1,116 »	455 98	900 »	»
118 82	»	2,500 »	1,120 99	2,418 82	2,552 50	1,566 75	1,840 »	»
887,732 30	468,706 88	708,745 18	582,094 24	2,063,184 36	690,240 26	729,260 42	495,225 06	543,176 76

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS												
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.							
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défauts (usures du tracé de la voie; surhaucement mal établi; variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; biais 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 défauts ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1891. . . .	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	8
		1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17
		Moyenne (1).	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	15
2	Collisions aux bifurcations .	1891. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1891. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		1890. . . .	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1891. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1891. . . .	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
		1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1891. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		1890. . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
		Moyenne (1).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1891. . . .	1	1	0	1	2	0	2	5	0	1	1	28
		1890. . . .	1	6	0	0	1	1	4	2	0	2	2	26
		Moyenne (1).	1	4	1	1	1	2	3	3	0	1	3	28
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1891. . . .	0	1	0	0	2	5	2	13	0	1	0	0
		1890. . . .	0	0	0	1	3	0	4	2	11	0	2	3
		Moyenne (1).	1	0	1	1	3	1	5	3	7	0	2	3
Ensemble . . .	1891. . . .	1	3	0	0	1	6	5	4	16	0	2	1	46
	1890. . . .	1	7	0	1	3	4	5	6	15	0	2	6	43
	Moyenne (1).	1	3	1	2	4	7	7	6	10	1	3	6	49

(1) Établie sur les résultats des douze dernières années.

(2) Pour les années 1855 à 1890, voir annexe XXXI de 1890.

N° XXIV. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1891.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tués.	blessés.	confusionnés	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	5	13	4	22
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	1	11	2	14
En circulant dans l'intérieur des stations	6	5	1	12
Lors de la fermeture des portières	»	12	4	16
Dans d'autres circonstances	»	5	2	7
TOTALS	12	46	15	71
<i>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés . . .	8	10	»	18
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	5	1	11
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	2	0	»	11
En circulant dans les stations	4	2	»	6
— le long de la voie	6	4	»	10
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	6	8	3	17
Suicide, folie	22	2	»	24
Dans d'autres circonstances	»	4	1	5
TOTALS	53	42	5	102

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
<i>C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.</i>									
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	»	7	3	10	»	»	»	»	10
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	1	7	7	15	»	»	»	»	15
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	1	»	2	»	1	»	1	3
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	14	43	7	64	1	4	»	5	69
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises.	»	124	90	214	»	»	»	»	214
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	1	158	84	223	»	3	3	8	231
Totaux	17	320	191	528	1	8	5	14	542
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.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	3	1	4	1	»	»	1	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	4	3	7	»	»	»	»	7
Totaux	»	7	4	11	1	»	»	1	12
3° En accrochant des véhicules	3	47	12	64	»	»	»	»	64

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	2	12	3	17	"	"	"	"	17
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	8	3	"	11	"	"	"	"	11
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	5	2	"	7	"	"	"	"	7
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	"	"	"	"	"	"	"	"	0
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.	"	10	4	14	"	"	"	"	14
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	"	4	1	5	"	"	"	"	5
Atteints dans d'autres circonstances	0	"	"	0	"	"	"	"	0
Totaux.	"	15	5	20	"	"	"	"	20
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	2	7	1	10	"	"	"	"	10
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	"	0	"	"	"	"	"	"	"
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	6	4	11	"	"	"	"	11
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	21	2	24	"	"	"	"	24
Atteints dans d'autres circonstances.	2	59	27	88	"	"	"	"	88
Totaux.	6	95	54	155	"	"	"	"	155
9° Agents atteints en dehors de tout service									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	4	3	"	7	"	"	"	"	7
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	7	3	"	10	"	"	"	"	10
Accidents divers	"	1	"	1	"	"	"	"	1
Totaux.	11	7	"	18	"	"	"	"	18

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tue.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	tue.	blessés.	contusionnés	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	5	5	1	11	»	»	»	»	11
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	2	2	4	»	»	»	»	4
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	5	»	5	»	»	»	»	5
Totaux	5	10	3	18	»	»	»	»	18
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	1	6	3	10	»	»	»	»	10
Agents des stations communes	1	8	2	11	»	»	»	»	11
Totaux	2	14	5	21	»	»	»	»	21
Ensemble pour le littéra C.	61	530	257	848	2	8	5	15	865

PARCOURS KILOMETRIQUE 4 ^{re} L'ABONNEMENT comporte.	DURÉE DE L'ABON							
	TROIS MOIS.				SIX MOIS.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
<i>A. Abonnements</i>								
1 à 5 kilom.	15	42	128	185	8	35	89	132
6 » 10 —	43	104	423	570	51	72	185	308
11 » 15 —	10	82	555	647	16	47	152	195
16 » 20 —	33	54	563	650	27	41	88	156
21 » 25 —	38	74	487	599	19	24	99	142
26 » 30 —	58	51	304	393	12	52	51	95
31 » 35 —	23	34	159	198	7	14	52	55
1 ^{re} zone	202	441	2,399	3,042	140	265	676	1,081
36 à 40 —	8	17	101	126	11	15	27	53
41 » 45 —	33	54	193	280	18	14	47	79
46 » 50 —	7	15	75	97	4	6	14	24
51 » 55 —	10	15	61	81	1	1	17	19
56 » 60 —	21	52	70	123	14	14	26	54
61 » 65 —	12	46	51	109	7	8	11	26
66 » 70 —	22	20	27	69	5	12	16	31
71 » 75 —	4	2	27	55	4	6	2	12
2 ^e zone	117	199	607	923	62	76	160	298
76 à 80 —	5	5	10	16	1	5	8	14
81 » 85 —	»	7	10	17	5	1	2	8
86 » 90 —	5	2	11	16	»	2	6	8
91 » 95 —	5	5	9	19	1	1	2	4
96 » 100 —	6	6	17	29	12	5	5	20
101 » 105 —	1	8	12	21	4	4	8	16
106 » 110 —	1	4	7	12	2	1	5	8
111 » 115 —	1	»	7	8	5	1	2	8
116 » 120 —	24	5	15	42	4	1	5	10
121 » 125 —	5	5	7	15	5	1	1	7
126 » 130 —	38	18	35	89	4	4	7	15
131 » 135 —	2	5	5	8	1	»	»	1
136 » 140 —	2	2	10	14	2	2	4	8
141 » 145 —	2	5	6	11	»	»	2	2
146 » 150 —	2	»	15	13	»	»	5	5
151 » 155 —	1	1	1	3	»	»	2	2
156 » 160 —	1	»	4	5	1	»	1	2
161 » 165 —	1	1	1	3	1	1	»	2
166 » 170 —	»	1	4	5	»	1	»	1
171 » 175 —	»	»	5	5	»	»	2	2
176 » 180 —	»	9	15	22	1	2	2	5
3 ^e zone	96	79	196	371	45	30	67	142
Total.	415	719	5,202	4,558	247	571	905	1,521
Réseau entier.	125	559	2,221	2,906	59	280	505	844
Ensemble.	558	1,278	5,426	7,242	506	851	1,408	2,565

<i>B. Abonnements des agents et des</i>								
1 à 5 kilom.	»	5	11	16	»	5	»	7
6 » 10 —	»	1	20	21	»	4	16	20
11 » 15 —	»	2	9	11	»	»	10	10
16 » 20 —	»	»	15	15	»	2	5	7
21 » 25 —	»	»	15	15	»	1	7	8
26 » 30 —	»	1	15	14	»	2	6	8
31 » 35 —	»	»	1	1	»	»	»	»
1 ^{re} zone	»	9	82	91	»	12	48	60
2 ^e —	»	»	2	2	»	»	3	3
3 ^e —	»	»	»	»	»	»	»	»
Total.	»	9	84	95	»	12	51	63
Total général.	558	1,287	5,510	7,533	506	863	1,459	2,428

contractés en 1891.

NEMENT.								TOTAL			
NEUF MOIS.				UN AN.				DES ABONNEMENTS CONTRACTÉS.			
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.
du public.											
0	11	4	21	16	81	225	320	45	160	444	658
3	9	12	24	84	170	520	785	181	355	1,140	1,685
2	6	17	25	32	108	342	482	60	215	1,040	1,340
4	10	10	35	22	98	260	380	88	203	730	1,021
4	26	22	52	42	83	239	364	103	207	847	1,157
56	41	36	115	57	78	186	321	143	202	577	922
5	10	14	27	20	50	123	193	53	108	508	471
58	113	124	295	273	668	1,902	2,843	673	1,487	5,101	7,261
4	10	14	28	14	27	82	123	37	60	224	330
9	26	22	57	114	91	83	288	174	185	347	706
8	16	21	45	20	15	53	88	39	52	163	254
»	5	15	16	22	24	29	75	33	41	120	194
9	7	12	28	54	33	38	167	68	108	160	372
»	8	7	15	33	20	20	81	54	88	80	251
2	2	1	5	24	16	13	53	31	50	37	158
1	1	5	5	10	0	10	20	10	18	42	70
33	73	93	199	293	263	348	904	505	611	1,208	2,324
»	»	2	2	18	26	12	50	22	34	32	88
»	1	5	4	12	11	14	37	13	20	29	64
»	2	2	4	12	14	11	37	13	20	30	63
2	»	»	2	9	0	12	30	17	15	25	55
4	5	»	9	24	11	18	53	46	23	40	111
2	»	»	2	18	12	17	47	23	24	37	86
»	»	»	»	0	8	14	31	12	15	24	49
»	1	1	2	3	4	9	18	9	6	19	34
»	»	»	»	6	7	10	23	14	11	30	55
»	»	1	1	3	3	7	13	13	7	16	36
»	1	»	1	3	10	8	21	43	33	48	126
1	1	»	2	3	2	3	8	7	6	6	19
»	»	»	»	11	7	5	23	13	11	19	43
»	»	»	»	1	3	6	10	3	6	14	23
1	»	»	1	10	8	8	26	13	8	26	47
»	»	»	»	1	2	1	4	2	3	4	9
»	»	»	»	3	4	4	11	3	4	9	18
»	»	»	»	2	4	»	6	4	6	1	11
»	1	»	1	4	3	1	8	4	6	3	13
»	»	»	»	1	1	»	2	1	1	3	6
»	»	»	»	7	4	4	15	8	13	19	40
10	12	9	31	164	133	164	461	315	274	436	1,025
101	198	226	525	750	1,084	2,414	4,228	1,403	2,372	6,745	10,610
16	76	105	197	523	1,602	1,379	3,704	721	2,317	4,415	7,651
117	274	331	722	1,253	2,686	3,903	7,932	2,214	4,889	11,158	18,261

médecins agréés de l'administration.

»	»	2	»	1	14	30	45	1	22	47	70
»	1	1	2	2	24	55	79	2	30	60	122
»	»	»	»	»	19	42	61	»	21	61	82
»	»	»	»	1	8	21	30	1	10	30	50
»	»	»	»	2	8	21	31	2	9	43	64
»	»	»	»	2	4	13	21	2	7	34	43
»	1	»	1	»	6	4	10	»	7	5	12
»	2	3	5	8	83	186	277	8	106	319	433
»	»	»	»	»	4	9	13	»	4	14	18
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	2	5	5	8	87	193	290	8	110	333	431
117	276	334	727	1,261	2,773	4,188	8,222	2,222	4,099	11,401	18,712

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

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que l'abonnement comporte.	ABONNEMENTS																							
	1 DÉPLACEMENT.												2 OU 3 DÉPLACEMENTS.											
	3 mois.				6 mois.				1 an.				3 mois.				6 mois.				1 an.			
	1 ^{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.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
<i>A. Abonnements contractés</i>																								
1 à 5 kilom	2	1	2	5	»	»	»	2	1	5	8	4	4	3	11	1	»	6	7	»	»	2	8	10
6 » 10 —	»	»	9	9	»	»	»	»	»	6	6	7	4	2	8	1	1	3	4	»	»	5	17	22
11 » 15 —	1	2	4	7	»	»	»	»	»	1	14	15	1	1	14	1	1	12	15	»	»	5	11	16
16 » 20 —	»	»	15	15	»	»	»	»	»	»	6	26	»	»	26	»	»	5	5	10	»	»	8	10
21 » 25 —	3	5	5	13	»	»	»	»	»	1	15	22	»	»	17	»	»	1	9	10	»	»	14	19
26 » 30 —	5	0	18	23	2	12	15	29	7	15	24	46	»	»	6	15	19	»	1	4	5	5	7	10
31 » 35 —	1	3	15	19	4	5	5	10	»	»	5	4	7	1	2	11	14	»	1	1	2	»	3	5
1 ^{re} zone	12	15	91	118	6	33	65	104	12	53	172	237	5	29	88	122	2	9	40	51	»	25	67	92
56 à 40 —	»	0	3	3	»	»	»	»	»	»	3	4	7	»	5	6	9	»	1	1	»	2	4	6
41 » 45 —	11	4	16	31	5	8	10	21	»	8	16	24	»	7	18	25	»	1	1	2	4	12	16	
46 » 50 —	3	10	12	25	2	15	5	20	»	18	5	23	»	5	7	12	»	2	4	6	»	1	8	9
51 » 55 —	»	8	8	16	»	»	»	»	»	8	1	9	»	5	5	10	»	1	2	3	»	1	10	11
56 » 60 —	3	16	19	38	4	14	5	23	2	7	5	14	1	2	1	4	»	5	2	7	»	5	8	8
61 » 65 —	0	17	10	27	14	16	2	34	5	8	2	15	»	»	9	9	»	3	3	»	»	6	6	6
66 » 70 —	»	7	9	16	3	2	4	11	»	4	4	8	»	»	3	6	»	»	»	»	»	2	2	2
71 » 75 —	4	0	9	13	»	»	5	5	1	1	5	7	»	1	1	2	»	»	»	»	»	3	3	3
2 ^e zone	30	80	86	196	28	69	33	130	14	57	40	111	1	21	78	100	»	10	12	22	»	11	50	61
76 à 80 —	»	8	5	13	2	5	4	11	2	2	2	6	»	»	»	»	»	1	1	»	2	4	2	2
81 » 85 —	10	11	9	30	6	4	15	25	5	3	5	11	1	1	7	9	»	2	2	»	3	4	7	2
86 » 90 —	2	2	14	18	2	11	2	15	1	1	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2
91 » 95 —	1	2	4	7	3	1	4	»	»	2	1	3	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»
96 » 100 —	4	5	6	15	1	5	»	7	»	1	2	3	»	2	2	4	»	1	1	»	1	5	4	2
101 » 105 —	»	3	3	6	7	»	4	»	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	1
106 » 110 —	4	1	1	6	»	»	1	1	1	1	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	1
111 » 115 —	1	7	4	12	5	4	2	11	»	5	5	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
116 » 120 —	1	»	1	2	1	2	»	3	2	5	1	8	»	1	»	1	1	»	1	»	»	»	»	»
121 » 125 —	3	7	5	15	3	1	4	10	2	2	»	12	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
126 » 130 —	5	»	»	5	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
131 » 135 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
136 » 140 —	1	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
141 » 145 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
146 » 150 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
151 » 155 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3 ^e zone	30	45	49	124	28	31	15	74	21	22	12	55	1	8	9	18	1	»	4	5	»	8	10	18
Total	72	140	226	438	62	153	115	308	47	132	224	405	7	58	173	240	3	19	56	78	»	41	127	171
<i>B. Abonnements contractés par des</i>																								
1 à 5 kilom	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6 » 10 —	»	1	»	1	»	»	2	2	»	»	11	11	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	2	2
11 » 15 —	»	»	»	»	»	»	2	2	»	1	10	11	»	1	2	5	»	»	»	»	»	»	2	2
16 » 20 —	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	1	1
21 » 25 —	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1
26 » 30 —	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	3	3	»	1	1	2	»	1	»	1	»	1	1	1
31 » 35 —	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1
1 ^{re} zone	»	2	2	4	»	»	6	6	»	2	30	32	»	2	4	6	»	2	»	2	»	3	5	8
2 ^e zone	2	1	2	5	»	1	»	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»
3 ^e zone	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total	2	5	4	11	»	1	6	7	»	2	51	55	»	2	4	6	»	2	1	3	»	5	5	8
Total général	74	145	230	449	62	154	119	315	47	154	255	450	7	60	179	246	3	21	57	81	»	47	132	179

XXVII. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer de

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
I. — Lignes construites			
Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,370,271 72	1,481,666 68	6,371,444 10
Embranchement de Lierre	277,120 97	44,590 55	158,710 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,162,530 52	974,658 99	2,481,552 40
Malines à Termonde	1,815,991 95	520,581 28	2,421,551 26
Termonde à Gand	7,984,448 51	772,270 04	3,389,933 13
Gand à Bruges	4,032,730 03	540,114 25	2,679,009 52
Bruges à Ostende	2,668,767 72	595,214 76	2,109,421 68
Gand à Deynze	988,100 23	544,498 22	2,489,767 45
Deynze à Courtrai	1,978,225 29	301,984 00	139,669 34
Courtrai à la frontière	2,259,576 53	518,518 70	1,505,815 74
Mouscron à Tournai	2,767,515 28	228,914 94	1,245,655 21
Bruxelles à Louvain	4,646,946 15	548,225 17	1,171,852 04
Malines à Louvain	5,275,669 06	462,235 24	1,858,754 66
Louvain à Tirlemont	5,037,711 12	505,195 90	1,467,966 92
Tirlemont à Ans	6,153,552 48	672,450 22	2,979,986 20
Ans à la Meuse	15,974,552 66	316,575 42	1,484,941 61
De la Meuse à la frontière prussienne	22,356,856 75	818,494 05	3,587,171 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,596 81	65,967 62	509,720 67
Bruxelles à Tubize	4,585,722 84	494,605 13	1,695,569 75
Tubize à Soignies	4,105,969 41	215,651 92	1,295,995 97
Soignies à Mons	4,006,408 75	386,017 50	1,985,757 62
Mons à la frontière française	3,528,784 77	353,885 73	1,582,550 76
Raccordement des stations du Nord et du Midi	5,775,089 96	200,212 55	952,190 71
Raccordement entre les stations du Nord et du Quartier-Léopold	2,683,465 10	5,240 61	82,205 22
Bruxelles à Luttre	11,850,559 69	899,554 97	2,676,939 80
Blaton à Ath	1,980,945 25	160,671 42	441,704 24
Braine-le-Comte à Charleroi	7,775,509 65	857,024 15	3,952,639 20
Charleroi à Namur	6,532,058 82	828,146 17	3,075,559 91
Libramont à Bertrix	1,199,509 41	180,285 84	413,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève	11,694,578 07	297,255 16	605,977 56
A reporter	168,341,252 84	13,716,462 16	56,595,557 11

l'État, effectuées depuis le 1^{er} mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1891.

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État. 6	Totaux. 7	Observations.
directement par l'État.				
842,874 16	842,874 16	"	842,874 16	
24,026,977 60	39,120,560 10	"	39,120,560 10	
286.005 78	767,416 13	"	767,416 13	
11,145,450 89	24,762,001 89	"	24,762,001 89	
1,130,712 35	5,886,817 "	"	5,886,817 "	
8,482,021 38	20,828,675 86	"	20,828,675 86	
5,444,077 92	10,716,852 32	"	10,716,852 32	
5,805,874 52	8,975,278 68	"	8,975,278 68	
185,574 39	4,007,940 27	"	4,007,940 27	
1,778,814 37	4,198,695 80	"	4,198,695 80	
889,865 54	4,751,572 55	"	4,751,572 55	
5,405,711 97	7,757,595 40	"	7,757,595 40	
74,901 85	6,241,025 81	"	6,241,025 81	
2,795,955 75	8,590,652 71	"	8,590,652 71	
1,441,058 54	8,251,052 48	"	8,251,052 48	
2,059,181 81	11,864,950 71	"	11,864,950 71	
6,066,067 24	24,742,156 95	"	24,742,156 95	
4,591,498 72	51,154,020 54	"	51,154,020 54	
685,052 37	1,925,157 47	"	1,925,157 47	
7,565,516 87	14,159,012 57	"	14,159,012 57	
1,642,459 89	7,260,077 19	"	7,260,077 19	
5,505,561 96	11,881,545 61	"	11,881,545 61	
1,904,502 57	7,549,505 65	"	7,549,505 65	
1.095,851 59	8,025,544 81	"	8,025,544 81	
195,566 22	2,964,277 15	"	2,964,277 15	
820,850 19	16,256,684 65	"	16,256,684 65	
112.659 64	2,695,980 55	"	2,695,980 55	
6,525,127 55	19,066,500 51	"	19,066,500 51	
6,985,924 81	17,420,589 71	"	17,420,589 71	
57,284 17	1,852,821 54	"	1,852,821 54	
86,881 20	12,684,460 70	"	12,684,460 70	
111,520,147 99	546,741,180 10	"	546,741,180 10	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
Report.	185,311,252 84	13,710,402 16	56,505,337 11
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel	220,833 23	»	»
Audenarde à Orroir.	1,201,001 68	108,719 23	202,804 58
Wavre à Jodoigne par Gastuche	10,923 05	»	»
Saint-Aubin à Ermeton-sur-Biert.	85,207 75	»	128 00
Gedinne à la Lesse	10,014 05	»	28 08
Aubel à Bleyberg.	18 75	»	»
	160,045,750 80	13,825,181 41	56,506,388 04
A déduire : Avance pour renouvellement des rails (*)	»	»	2,000,000 »
TOTAUX.	166,945,750 80	13,825,181 41	54,506,388 04

II. a) Lignes exploitées moyennant

Braine-le-Comte à Gand.	115,561 93	56,788 62	269,349 98
Tournai à Jurbise	247,410 56	42,080 52	355,406 45
Hal à Ath et Tournai à Blandain	546,425 85	84,840 51	442,488 63
Plateaux de Herve	58,102 51	157,552 09	371,271 26
Landen à Ciney	161,226 24	23,228 55	381,931 86
Jonction Belge Prussienne.	505,746 62	4,860 »	35,661 10
TOTAUX.	1,212,280 29	552,058 87	1,846,199 28

b) Ligne exploitée moyennant

Spa à la frontière Grand'Ducale	757,842 75	95,115 47	385,448 43
---	------------	-----------	------------

III. Lignes rachetées au comptant

Mons à Manage.	525,647 67	515,808 95	1,590,748 13
Lignes du Grand Luxembourg	(?) 6,982,747 22	1,885,804 44	8,092,919 40
Pepinster à Spa	67,518 90	21,755 55	86,957,63
Dendre et Waes	609,865 94	52,158 00	900,886 82
Saint-Ghislain à Erbisœul.	75,270 85	18,157 05	59,955 00
Lierre à Turnhout	109,747 16	27,285 51	95,858 00
Anvers à la frontière par Eschen.	295,112 94	159,070 89	114,954 69
Marbehan à Virton et à Lamorteau	517,291 25	106,955 88	285,058 50
A reporter.	9,481,208 89	2,786,041 11	11,005,269 13

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État.	Totaux.	Observations.
4	5	7	7	
111,320,147 90	546,741,180 10	»	546,741,180 10	
»	220,855 23	»	220,855 23	
»	1,605,215 48	»	1,605,215 48	
»	16,922 63	»	16,922 63	
»	85,556 55	»	85,556 55	
»	10,042 71	»	10,042 71	
»	18 75	»	18 75	
111,320,147 90	548,687,440 23	»	548,687,440 23	
»	2,000,000 »	»	2,000,000 »	(¹) Voir ann. IV renvoi 1.
111,320,147 90	546,687,440 23	»	546,687,440 23	

50 p. % de la recette brute.

184,599 95	625,900 48	»	625,900 48
958,200 56	1,604,105 47	»	1,604,105 47
202,934 75	1,076,687 52	»	1,076,687 52
262,982 80	800,688 55	»	800,688 55
1,187,052 53	1,756,359 16	»	1,756,359 16
666,962 68	1,001,230 40	»	1,001,230 40
5,463,455 14	6,873,951 58	»	6,873,951 58

redevance fixe de 500,000 francs.

406,401 96	1,164,244 69	»	1,164,244 69
------------	--------------	---	--------------

ou moyennant annuités.

2,175,784 44	4,607,989 19	10,525,041 76	15,135,050 95
6,071,124 95	(²) 25,052,595 90	127,555,106 80	(²) 150,587,702 70
177,975 02	554,185 10	6,782,051 08	7,136,216 18
2,520,652 »	4,085,510 82	52,705,069 54	56,786,580 55
1,525 65	152 697 57	2,585,000 »	2,517,697 57
106,588 68	(³) 557,258 05	4,209,859 25	4,657,097,50
526,541 58	895,468 90	12,500,000 »	13,595,468 90
155,791 06	(¹) 1,065,074 67	6,077,269 74	7,140,544 41
11,555,361 14	31,506,730 29	222,627,358 14	237,134,158 45

(¹) Y compris le déficit de fr. 555,057-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'État.

(²) Dont prélevé sur le prix d'achat fr. 160 75
Report de la colonne 6 » 4,299,859 25
Prix d'achat fr. 4,500,000 »

(³) Y compris des parachèvements à concurrence de fr. 860,575 85 payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
Report de la colonne 6 » 6,077,269 74
Prix d'achat fr. 6,937,645 59

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, fraîs de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS
			ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
Report.	9,181,208 80	2,786,944 41	11,005,260 13
Réseau des Flandres. { Bruges à Heyst	92,703 56	23,982 43	128,833 10
{ Deynze à Lichtervelde, Lichtervelde à Furnes et Furnes à la frontière	459,366 58	16,315 58	42,015 02
{ Ostende à Armentières	148,077 05	895 59	10,719 83
{ Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint- Gilles-Waes.	51,836 56	1,615 56	29,906 50
{ Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingel- munster.	71,100 01	29,014 06	98,212 50
ENSEMBLE.	823,283 56	72,023 02	509,686 83
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut. { Tirlemont à Namur	175,120 48	66,349 41	216,526 14
{ Tamines à Landen	187,059 41	20,078 "	115,688 56
{ Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	226,229 22	57,990 32	176,323 85
{ Manage à Wavre	300,369 55	18,196 20	154,927 05
{ Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin. . .	91,334 04	182,206 12	226,723 75
{ Gand à Saint-Ghislain	395,792 42	150,374 15	695,894 68
{ Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain	576,534 14	277,411 80	726,162 "
{ Piéton à Manage, à Leval, à Buvrines-Mont. Écaussinnes à Erquelines	89,184 79	35,826 14	49,056 04
{ Mons à Bonne-Espérance.	274,885 11	523,247 48	1,128,053 53
{ Baume à Marchiennes	99,144 49	7,111 05	55,560 04
{ Piéton à Trazegnies, Roux à Gosselies et Trazegnies à Luttre	194,469 11	266,786 80	492,882 96
{ Houdeng à Soignies	54,059 42	15,921 15	248,786 23
{ Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet . . .	19,261 78	"	74,536 23
{ Berzée à Thuillies et à Beaumont	53,856 07	366,97	76,068 28
{ Blaton à Bernissart	13,802 43	26,620 79	20,454 57
{ Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich. Dour à Quiévrain.	10,972 88	7,016 58	10,532 60
	20,669 61	20,690 53	66,820 21
	697 76	"	"
ENSEMBLE.	2,712,031 69	1,454,492 96	4,502,560 56
TOTAUX.	12,716,545 94	4,293,437 09	15,875,516 34

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
11,535,361 14	31,506,780 29	222,627,358 14	257,134,138 43	(1) Savoir : a) Parachèvement prévu lors du rachat 15,101,927 16 b) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux 58,628,259 75 c) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat 160 73 d) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat 860,375 88 Total conforme fr. 52,590,723 51 (2) En ajoutant au montant de fr. 434,278,140 56 c) ci-dessus 160 73 d) id. 860,375 88 on obtient fr. 435,138,677 16 coût des lignes rachetées.
469,407 13	714,080 28	17,441,082 42	10,988,680 84	
212,110 84	730,207 82			
402,062 59	562,654 88			
137,442 54	220,800 56			
117,722 51	316,048 88			
1,339,705 21	2,544,608 42			
501,197 55	1,047,002 38			
607,400 15	928,504 92			
569,018 02	1,009,572 41			
557,022 76	790,515 65			
186,767 »	687,120 91			
1,170,557 60	2,401,618 92			
487,708 91	2,067,836 85			
857,975 40	1,050,020 37			
558,774 58	2,262,962 32	194,208,800 »	209,748,044 80	
522,270 40	484,086 56			
855,095 01	1,787,251 86			
42,064 46	561,451 28			
6,076 58	99,874 59			
69,101 74	179,395 06			
92,115 27	152,971 06			
6,204 55	54,526 59			
41,904 96	159,085 55			
45,992 18	44,689 94			
6,850,159 70	15,559,244 80			
19,705,206 14	(1) 52,590,723 51	(2) 434,278,140 56	486,868,864 07	

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				
Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1875.	Athus à la Meuse	155,257 95	54,116 12	170,954 07
Convention-loi des 21 juillet-25 août 1885.	Gembloux à la Meuse, Tamines à Ermelon et à Anhée	115,224 08	22,195 29	505,743 97
	Jemelle à Rochefort, à Villers-sur Lesse, à Wanlin et à Anseremme	1,504,656 08	55,198 65	22,552 80
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz.	1,752,153 51	1,651 "	20,751 62
	ENSEMBLE	5,485,201 62	91,159 06	528,805 06
Convention-loi du 10 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll	154,595 81	5,056 26	56,249 22
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres	46,710 50	6,555 01	118,828 14
	ENSEMBLE	181,406 51	11,411 87	175,077 56
Convention-loi du 10 juin 1878. —	Battice à Aubel	4,082 15	56,605 08	87,410 35
	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles	48,625 10	51,110 21	191,066 21
	Boom à Hoboken, Boom à Londerzeel, Opwyck et à Alost	26,461 59	4,502 07	90,542 "
	Renaix à Pecq et à Tournai	6,007 59	"	35,172 40
	Tournai à la frontière vers Orchies	9,897 80	"	27,145 65
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand	18,911 50	58,161 16	62,472 38
	Tubize à Virginal et à Écaussines, Lembecq à Clabecq et à Braine-l'Alleud	29,507 "	21,101 07	102,292 26
	Jette à Assche et à Termonde	24,096 85	59,096 45	254,185 29
	Bassilly à Lessines et à Renaix	5,777 67	105,860 51	261,952 "
	Ath à Vaudignies et à Saint-Ghislain	26,625 78	4,820 62	58,488 65
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	Etterbeek à Auderghem, à Woluwe et à Tervueren	17,457 54	90,844 97	218,227 60
	Couillet à Jamioux	2,594 15	40,117 21	20,215 12
	Mettet à Acoz	8,610 01	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements	5,452 05	5,860 78	25,700 55
	Avelghem à Herseaux et à la frontière	5,204 08	108,527 95	256,282 06
	Dour à Andregnies et à la frontière	8,150 55	85,556 56	196,875 48
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes et à Thuillies, Buvrines à Mont-Sainte-Geneviève et à Faurœux, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie	149,743 79	79,582 39	311,545 35
	Gosselies à Junet, à Masses-Diarhois et à Vieux Campinaire, Marcinelle à Junet, Junet à Gilly-Sart-Allet, La Providence à La Planche	45,750 45	26,021 28	91,048 95
	ENSEMBLE	455,029 55	720,687 85	2,198,550 54
	TOTAUX	4,105,809 41	859,865 86	2,987,650 00

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
pour compte de l'État.				
1,462,575 00	1,809,702 45			
76,764 58	520,025 72			(*) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Conventions-) 31 janvier-15 mars 1875.) lois des (21 juillet-25 août 1885.) Savoir : } 1° Sur fonds générauxfr. 2,025,176 77 2° Sur prix du forfaitfr. 4,517,015 19 Report de la colonne 6 . . .fr. 44,915,276 65 Ensemble . . .fr. 49,450,291 77
29,705 42	1,580,910 05	44,915,276 05	51,455,408 54	
808,096 66	2,622,652 79			
2,456,958 15	(*) 6,542,191 89			
716,584 02	912,286 21			(2) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention-loi du 19 décembre 1876.) Savoir : } 1° Sur fonds générauxfr. 1,602,625 06 2° Sur prix du forfaitfr. 140,617 22 Report de la colonne 6 . . .fr. 14,229,252 73 Ensemble . . .fr. 14,369,900 *
661,061 82	850,956 07	14,229,282 78	15,972,525 06	
1,577,646 74	(*) 1,745,242 28			
100,261 55	228,350 09	2,052,305 75	2,800,724 84	
104,515 08	595,722 27			(3) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention) 25 avril-3 juin 1870.) lois des (1-26 juin 1877) Savoir : } 1° Sur fonds générauxfr. 4,155,659 52 2° Sur prix du forfaitfr. 254,499 40 Report de la colonne 6 . . .fr. 94,895,059 05 Ensemble . . .fr. 95,149,558 45
34,980 28	156,485 02			
11,545 01	52,725 00			
24,217 05	61,258 48			
7,582 97	127,127 81			(4) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. Savoir : } 1° Sur fonds générauxfr. 8,011,800 44 2° Sur prix du forfaitfr. 4,912,131 74 Report de la colonne 6 . . .fr. 156,669,984 25 Ensemble conforme (Ann. II fr. 161,582,115 97
58,924 34	211,914 07			
19,074 85	356,455 44			
6,695 10	578,265 28			
166,805 24	256,745 27	04,895,050 05	00,505,197 97	
15,946 97	342,477 08			
59,226 76	102,151 22			
5,608 28	52,687 59			
14,867 85	40,870 10			
64,645 62	450,549 69			
9,845 77	298,228 56			
177,618 13	718,489 64			
294,165 03	456,986 51			
1,056,062 58	(*) 4,410,153 92			
4,970,008 82	(*) 12,925,952 18	156,669,984 25	160,505,016 41	

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc. . . . .	.fr. 27,563,961 40
Réservoirs.	666,445 54
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.	453,702 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.	2,029,510 19
Machines à vapeur	1,037,245 20
Enclumes, étaux, creusets, burins	853,810 79
Pompes à incendie	193,398 98
Pavés.	5,064,468 22
	Fr. . . . 36,468,631 22

VI. — Dépenses générales.

Personnel. . . . .	.fr. 6,490,817 28
Frais de bureau, impressions, reliures.	604,960 98
Études de projets, levées de plans, etc.	503,857 39
Mobilier, instruments, etc.	1,042,776 00
Secours.	14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.	247,421 34
	Fr. . . . 9,504,122 48

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	{	Locomotives et accessoires.fr. 111,473,574 04	}	113,353,833 04
		Pièces de rechange	1,880,259		
Matériel de transport.	{	Voitures et approvisionnements y relatifs . . .	132,420,761 81	}	138,064,277 34
		Objets de consommation pour le G ^d -Luxemb.	235,837 26		
		Métaux, fers divers, etc.	2,768,523 57		
		Main-d'œuvre de construction	3,212,152 70		
Engins de pesage de chargement, etc.	{	Bascules et poids	217,359 77	}	6,987,027 46
		Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,092,173 05		
		Objets de ferblanterie.	677,492 06		
Dépenses diverses.	{	Brouettes, charrettes et canots	224,132 05	}	420,077 25
		Paniers pour le transport de marchandises.	94,663 17		
		Transport de matériel anglais	84,104 86		
		Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.	26,173 17		
		Totaux. . . .fr. 279,434,215 97			

VIII. — Approvisionnements à pied d'œuvre.

Rails à mettre en œuvre en 1892 . . . . .	.fr. 532,223 28
Vannes id. id.	3,850 42
	Ensemble. . . .fr. 536,084 70

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. 543,687,449 23						
Matériel fixe des stations 56,468,631 22						
Dépenses générales. 0,504,122 48						
Approvisionnement à pied-d'œuvre. 536,081 70						
		393,286,287 65		393,286,287 65	212,362,827 73	605,649,115 56
II. Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes						
	»	»	8,058,196 27	8,058,196 27	»	8,058,196 27
III. Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.						
<i>a) Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1875.</i>						
<i>b) Convention-loi des 31 juillet-23 août 1885.</i>						
<i>c) Ligne de Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Anhée ou Yvoir. (Voir loi du 23 août 1885.)</i>	49,450,271 77	•	2,025,176 77	51,455,468 54	»	51,455,468 54
<i>d) Ligne de Tirlemont à Anvers vers Giadbach et de Tongres à Neerlinter. (Convention-loi du 19 décembre 1876.)</i>	14,569,900 »	•	1,602,623 06	15,972,523 06	»	15,972,523 06
<i>e) Convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877.</i>	93,149,538 43	•	4,155,659 32	99,505,197 97	»	99,505,197 97
<i>f) — 9-10 — 1878.</i>	2,652,563 75	•	228,559 09	2,860,724 84	»	2,860,724 84
Ensemble. . .	161,582,415 97	»	8,011,800 44	169,593,916 41	»	169,593,916 41
IV. Chemins de fer rachetés par l'État.						
Mons à Manage	10,523,041 76	»	4,607,989 19	15,155,050 93	2,698,549 24	17,851,580 19
Grand Luxembourg.	127,553,406 80	9,759,531 31	15,293,261 68	150,587,702 79	33,683,258 33	184,070,961 52
Pepinster à Spa.	6,782,031 08	»	534,185 10	7,156,216 18	»	7,156,216 18
Dendre et Waes.	52,703,069 51	»	4,083,510 82	56,786,580 33	»	56,786,580 33
Saint-Ghislain à Erbeuul	2,583,000 »	62,592 83	70,104 72	2,517,697 57	395,666 34	2,911,565 91
Lierre à Turnhout	4,500,000 »	»	537,097 50	4,637,097 50	253,566 48	4,870,665 78
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	893,468 90	13,393,468 90	»	13,393,468 90
Hesbaye-Condruz.	»	»	»	»	225,153 81	225,153 81
Marbehan à Virton	6,937,643 59	»	202,698 82	7,140,344 41	268,582 88	7,408,727 29
Flandres.	17,441,982 42	500,000 »	2,244,698 42	19,986,680 84	1,608,737 28	21,595,418 12
Bassins houillers du Hainaut.	194,208,800 »	5,000,000 »	12,559,214 80	209,748,044 80	27,960,273 68	237,708,518 48
Ensemble. . .	453,158,677 16	13,101,027 16	38,628,259 75	486,868,864 07	67,071,588 24	553,940,252 51
TOTAUX. . .	1,057,787,294 58				279,434,215 07	1,337,221,480 55
Intérêts des capitaux pendant la construction des lignes fr.						17,914,824 63
Dépenses de premier établissement en général						1,553,136,504 98
A déduire (Annexe II) {						
Aliénations d'immeubles, subsides, etc. fr. 3,459,924 89						
Travaux en cours d'exécution 4,278,135 89						9,718,060 78
Reste, pour lignes exploitées, un capital utile de fr.						1,543,418,244 20

XXVIII. — Conditions de tracé technique des

SECTIONS DE LIGNES.	LONGUEUR DES PENTES ET RAMPES exprimée en mètres					
	de 1 à 3 millimètres par mètre.	de 3 à 10 millimètres par mètre.	de 10 à 15 millimètres. par mètre.	de 15 à 20 millimètres. par mètre.	de 20 à 50 millimètres. par mètre.	au-dessus de 50 millimètres par mètre.
Bruxelles-Nord à Anvers-Nord et Est	86.979	1.383	1.146	»	»	»
Installations maritimes d'Anvers	16.781	»	»	»	»	»
Anvers-Stuyvenberg à la frontière hollandaise.	36.716	»	»	»	»	»
Malines à Termonde.	52.827	»	»	»	»	»
Termonde à Gand (Sud)	55.645	1.505	»	»	»	»
Gand (bif. du Stroy) à Ostende	151.892	»	»	»	»	»
Gand-Sud à Courtrai	82.225	»	»	»	»	»
Courtrai à Tournai	49.495	5.045	»	»	»	»
Schaerbeek à Louvain (bif. Kessel-Loo).	35.998	5.488	»	»	»	»
Malines (bif. de Muysen) à Tirlemont	60.246	5.409	»	»	»	»
Tirlemont à Ans.	85.400	1.040	»	»	»	»
Ans à Pépinster	53.465	9.555	»	782	7.422	»
Pépinster à la Prusse	15.020	25.047	1.344	»	»	»
Jonction belge prussienne	5.446	2.235	2.848	25.550	»	»
Embranchement vers Calamine	491	1.195	579	557	»	»
Bruxelles-Midi à Braine-le-Comte	58.012	»	»	»	»	(¹)845
Braine-le-Comte à Mons.	50.400	4.568	»	»	»	»
Mons à Quiévrain	52.845	»	»	»	»	»
Bruxelles (rue des Palais) à Bruxelles-Midi	12.227	6.737	»	»	»	»
Bruxelles (A.-V.) à Bruxelles (Q.-L.).	5.882	708	4.995	504	»	»
Bruxelles (Midi) à Luttre.	15.455	35.032	22.770	»	»	»
Bruxelles (Q.-L.) à Namur	9.410	41.260	11.208	55.267	»	»
Namur à Ciney	1.578	9.447	4.558	34.702	»	»
Ciney à Libramont	9.220	26.824	51.158	29.946	»	»
Libramont à la frontière Grand-Ducale	15.104	26.729	14.916	26.752	»	»
Autel à la frontière française	8.677	2.723	12.100	»	»	»
Laeken à Schellebelle	57.740	4.050	»	»	»	»
Jette à Termonde	10.769	3.748	5.428	2.410	»	»
Etterbeek à Tervueren.	4.280	2.418	1.726	2.567	»	»
Bal à Ath	45.757	35.005	»	»	»	»
Ath à Tournai	50.874	2.820	»	»	»	»
Tournai à la frontière, vers Blandain	20.078	260	»	»	»	»
Ath à Jurbise.	31.958	»	»	»	»	»
Ath à Blaton.	5.568	5.850	2.976	»	»	»
Blaton à Bernissart	678	»	605	1.546	»	»
Ath à Denderleeuw	76.526	»	»	»	»	»
Melle à Braine-le-Comte	29.801	60.186	7.894	»	»	»
Braine-le-Comte à Couillet	75.950	254	»	»	»	»
Couillet à Namur.	65.915	»	»	497	»	»
Namur à Tirlemont	11.887	15.536	7.855	4.000	»	»
A reporter.	1,450.887	320.062	151.875	162.889	7.422	845

(1) Rampe de l'embranchement des carrières de Quenast.

lignes principales, au 31 décembre 1891.

PALIERS.	LONGUEUR DES COURBES A RAYON, exprimée en mètres					Alignements droits.	LONGUEUR TOTALE des sections.	Observations.
	de 200 mètres et moins.	de 200 à 300 mètres.	de 300 à 500 mètres.	de 500 à 700 mètres.	de plus de 700 mètres.			
12.908	"	825	754	944	22.416	77.770	102.418	
9.504	507	1.526	2.164	4.867	8.422	8.700	26.285	
17.260	"	"	534	"	5.568	48.274	53.976	
"	"	"	"	1.500	16.422	54.905	52.827	
4.270	"	"	1 098	"	15.890	46.442	61.418	
1.451	666	1.100	920	946	22.900	106.811	155.545	
"	"	"	1.060	"	9.295	71.870	82.225	
7.527	"	572	1.701	874	12.864	44.864	66.905	
10.597	"	150	784	"	11.928	55.041	47.885	
14.744	"	140	1.155	"	56.806	40.518	87.599	
5.220	"	"	"	"	58.771	51.889	87.660	
2.952	"	570	1 705	2.060	25.058	24.794	54.174	
"	"	1.854	1.498	11.595	11.577	15.089	59.411	
214	"	1.665	15.282	862	441	16.074	52.522	
"	"	1.070	"	"	"	1.550	2.420	
7.098	1.000	"	1.972	555	17.012	47.056	66.855	
7.746	"	"	"	"	26.272	55.442	59.714	
8.322	"	"	855	1.792	5.785	54.755	41.165	
1.750	"	614	5.455	710	1.566	12 549	20.694	
1.050	295	702	5.074	554	1.194	5.018	12.817	
7.061	"	"	6.849	1.525	12.409	57.555	78.550	
16.501	160	566	648	1.565	21.608	89.009	115.444	
11.880	"	"	"	428	20.724	51.995	62.145	
25.570	"	"	10.748	4.654	59.092	68.224	122.698	
22.762	"	"	"	175	48.470	57 618	106.205	
1.257	"	"	"	"	12.140	12.608	24.748	
14.588	"	120	642	"	22.247	55.119	76.128	
6.064	"	"	1.107	849	5.660	18.865	26.419	
1.152	"	"	1.620	1.450	710	8.545	12.123	
"	"	"	4.250	1.049	19.065	52 569	76.740	
6.658	"	"	117	2.580	25.255	54.602	60.552	
295	"	"	"	1.395	2.200	16.856	20.651	
478	"	"	677	5.585	2.792	25.582	52.456	
5.165	"	"	2.587	"	1.524	15.457	17.548	
747	"	"	574	"	471	2.551	3.576	
600	"	201	5.614	620	22.050	50.441	76.926	
15.514	"	161	1.648	400	55.506	75.680	111.195	
9.940	"	"	277	1.099	55.918	48.850	86.124	
4.000	92	"	"	"	54.897	15.421	68.410	
1.973	"	"	5 545	275	6.188	51.295	41.271	
259,886	2.720	11,814	78.037	50.247	678.099	1,522.545	2,545.462	

SECTIONS DE LIGNES.	LONGUEUR DES PENTES ET RAMPES, exprimée en mètres					
	de 1 à 5 millimètres par mètre.	de 5 à 10 millimètres par mètre.	de 10 à 15 millimètres par mètre.	de 15 à 20 millimètres par mètre.	de 20 à 30 millimètres par mètre.	au dessus de 30 millimètres par mètre.
Report.	1,450.587	529.962	151.873	162.889	7.422	845
Tirlemont à Neerlinter.	0.920	5.765	"	"	"	"
Neerlinter à Moll.	27.078	11.129	"	"	"	"
Neerlinter à Tongres.	11.355	16.442	"	"	"	"
Libramont à Gouvy.	19.265	17.054	11.803	"	"	"
Libramont à Bertrix.	3.298	2.055	5.224	"	"	"
Bastogne à la frontière Grand-Ducal.	1.695	101	1.040	4.416	"	"
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève.	17.646	16.585	"	"	"	"
Pépinster à Gouvy.	7.262	8.154	15 015	22.579	12.251	"
Marloie à Liège.	42.338	15.668	"	"	"	"
Marbehan à Virton et à Lamorteau.	15.854	7.855	5.966	4.795	800	"
Athus à Gedinne.	34.473	16.558	51.066	8.635	"	"
Jemelle à Wanlin.	0.561	2.652	1.102	1.812	"	"
Landen à Ciney.	6.287	6.593	50.865	"	"	"
Plateaux de Berve.	4.528	6.464	950	10.744	4.533	"
Battice à Aubel.	400	450	1.645	2.535	4.100	"
Ceinture de Liège.	3.660	2.201	"	708	"	"
Tamines à Landen.	18.977	21.588	12 070	2.659	165	"
Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre.	5.771	1.915	4.205	"	"	"
Tamines à Mettet.	5.510	5.912	2 145	7.204	"	"
Mettet à Acoz.	2.508	1.575	0 591	779	"	"
Mettet à Anhée.	4.318	2.965	12.554	"	"	"
Couillet à Jamioulx.	800	922	5.859	348	"	"
Mons à Manage.	50.648	14.095	850	"	"	"
Manage à Wavre.	16.520	15.792	2.782	"	"	"
Lembecq à Écaussines-Sud.	10.256	4.697	2.792	"	"	"
Écaussines-Sud à Erquellaines.	27.189	55.727	"	560	"	"
Tubize à Rognon.	5.586	1.525	505	"	"	"
Tubize à Braine-l'Alleud.	5.695	5.159	4.574	"	"	"
Mons à Bonne-Espérance.	2.707	4.027	5.422	3.160	"	"
Anvers Sud à Londerzeel.	22.787	7.029	"	"	"	"
Londerzeel à Alost.	8.597	7.750	"	"	"	"
Alost à Burst.	5.478	4.724	"	"	"	"
Denderleeuw à Courtrai.	18.519	20 618	699	"	"	"
Courtrai à Renaix.	18.100	19.047	12.510	"	"	"
Sottegem à Ellezelles.	4.207	3.561	8.565	"	"	"
La Pinte à Saint-Ghislain.	35.115	55.650	"	"	"	"
Saint-Ghislain à Maffles.	6.545	5.022	6.089	"	"	"
Saint-Ghislain à Erbisceul.	5.791	"	11.932	"	"	"
Leupeghem à Orroir.	8.568	19	"	"	"	"
Avelghem à Herseaux.	0.250	2.800	"	"	"	"
Amougies à Tournai.	9.102	5.447	"	"	"	"
Tournai à la frontière, vers Rumes.	5.246	5.426	3.761	"	"	"
A reporter.	1,048.140	695.100	545.695	253.621	29.260	845

PALIERS.	LONGUEUR DES COURBES A RAYON, exprimée en mètres					Alignements droits.	LONGUEUR TOTALE des sections.	Observations.
	de 200 mètres et moins.	de 200 à 300 mètres.	de 300 à 500 mètres.	de 500 à 700 mètres.	de plus de 700 mètres.			
259.880	2.720	11.814	78.057	50.247	678.000	1,522,545	2,545.402	
7.518	"	"	"	"	5.237	16.904	20.201	
19.880	"	"	2.022	2.529	4.795	48.945	58.087	
6.226	"	"	2.166	"	4.889	26.966	34.021	
8.804	"	128	402	433	18.050	37.803	56.926	
1.015	"	27	1.539	"	3 323	6.877	11.588	
"	"	"	1.425	518	2.409	4.050	8,240	
154	"	"	14.970	2.287	4.150	12.758	34.165	
4.018	"	2.171	15.657	7.426	11.684	50.519	67.237	
16.705	"	"	15.260	9.605	15.354	54.422	74,751	
700	"	"	6.178	4.546	4.000	16.544	31.068	
5.211	"	"	8.052	"	21.267	67,526	96.845	
3.092	"	361	2.558	1.585	2 480	9.455	16.189	
21.714	"	15.117	10.144	1.588	6.151	41.270	74.259	
5.674	465	409	7.857	4.481	1.004	18.479	52,695	
1.787	"	"	2.122	2 824	"	5.708	10.744	
5.040	"	363	1.480	2.023	"	5.851	9.699	
4.729	"	220	2.686	4.214	12.059	40.798	59.977	
2.160	"	"	1.356	548	4.617	7.526	14.047	
1.553	"	"	5.045	785	4.950	9.548	20.504	
1.560	"	"	2.797	890	2.216	6.908	12.811	
1.235	"	"	7.237	565	5.168	8,100	21.090	
461	"	454	450	985	2.548	2,375	6.590	
4.565	144	2.426	2.955	2.900	6.860	54.719	49.984	
6.442	"	191	1.088	"	17.517	22,570	41.556	
2.580	"	870	4.224	215	5.529	11.647	20.285	
6.781	144	575	2.419	5.051	4.956	55,152	68.057	
1.566	205	441	5.049	"	1.127	5.960	8.780	
1.419	199	1.057	1.927	"	4.389	7.075	14.045	
5.591	"	"	1.572	2.116	3 170	14,049	20.707	
4.218	"	41	4 435	1.267	5.045	24,528	54 014	
4.275	"	"	1.532	"	2 775	16,517	20 622	
1.180	"	265	456	"	5 060	5,601	9.580	
14.597	"	95	4.207	2.655	11.595	45,015	65.455	
5.556	"	214	5.046	807	10.600	58.126	54.795	
1.357	"	"	5.026	"	4 585	8,257	17.668	
22.919	"	274	2.015	3.551	10.690	66,156	91.664	
1.602	"	"	416	"	2.595	15,345	18.156	
741	"	452	"	"	2.801	15,251	18.484	
5.066	"	"	1.205	525	882	11,245	15 655	
5.290	"	"	601	"	2.465	12,256	15 520	
5.604	"	"	1.178	972	2.672	15,551	20.155	
1.514	"	"	1.599	1.575	1.885	8.690	13.747	
477.997	5.872	37.761	255.915	118.751	923.460	2,415.018	3,750.735	

SECTIONS DE LIGNES.	LONGUEUR DES PENTES ET RAMPES, exprimée en mètres					
	de 1 à 5 millimètres par mètre.	de 5 à 10 millimètres par mètre.	de 10 à 15 millimètres. par mètre.	de 15 à 20 millimètres. par mètre.	de 20 à 30 millimètres par mètre.	au-dessus de 30 millimètres par mètre.
Report.	1.948.149	695.190	545.695	233 021	29 260	843
Antoing à la frontière, vers Bléharies	1.149	2.654	2.500	»	»	»
Tournai à Basècles et Péruwelz à la frontière	10.187	9.542	8.094	»	»	»
Hoboken à Vieux-Dieu	9.241	5.267	»	»	»	»
Vieux-Dieu à Termonde	15.912	6.016	»	»	»	»
Contich-Ouest à Turnhout	16.120	972	»	»	»	»
Alost à Audegem	8.688	»	»	»	»	»
Termonde à Moerbeke-Waes	28.424	600	»	»	»	»
Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	26.593	»	»	»	»	»
Bruges à Heyst	8.618	843	»	»	»	»
Ostende à Ypres.	19.449	26.251	»	»	»	»
Comines à la frontière	5.157	2.552	»	»	»	»
Ceinture de Gand	15.515	»	»	»	»	»
Thielt à Dixmude	22.817	7.508	»	»	»	»
Dixmude à la frontière.	15.993	592	»	»	»	»
Dixmude à Nieuport-Bains	10.738	512	»	»	»	»
Ansegem à Ingelmunster	5.550	10.543	»	»	»	»
Dour à Audregnies et à la frontière	5.758	5.624	5.072	»	»	»
Houdeng à Soignies	2.397	3.755	5.430	»	»	»
Manage à Piéton	8.920	4 922	7.735	»	»	»
Piéton à Faurœux	6.756	5 721	2 594	»	»	»
Merbes Sainte-Marie à Chimay	15.522	8.255	19.181	9.187	»	»
Thuillies à Berzée	1.985	1.948	4 062	»	»	»
Haine Saint-Pierre à Luttre	6.700	12.248	22.511	5.723	»	»
Nivelles à Fleurus.	5.491	2.450	2.772	1.259	»	»
Luttre à Châtelineau	5.327	1.197	5.075	9.501	»	»
Jumet-Brulotte à Marchiennes-Est et à Vieux Campinaire.	757	1.479	449	7.956	»	»
Gillet-Sart-Allet à Gilly-Haies	»	207	»	1.550	»	»
Réseau des embranchements et raccordements du bassin de Charleroi	8.891	5.727	2.561	5.550	3.604	»
Monceau à La Planche.	1.890	707	1.551	»	»	»
Gilly-Sart-Allet à Lambusart.	»	402	1 419	2.631	»	»
Embranchements et raccordements des char- bonnages du groupe de Binche	4.469	4 019	1.990	4.079	2.254	»
Frameries à Saint-Ghislain	4.520	5.567	3.876	»	»	»
Frameries à Pâturages.	666	1.058	»	»	»	»
Cuesmes à Quiévrain	9.984	4 615	8.951	658	»	»
Embranchements des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain et de charbonnages.	0.358	4.812	5.409	4 727	866	»
Totaux.	2 260.451	835.095	454.105	284.182	35.984	843
En p. %	49.46	8.27	9.94	6.22	0.78	0.02

PALIERS.	LONGUEUR DES COURBES A RAYON, exprimée en mètres					Alignements droits.	LONGUEUR TOTALE des sections.	Observations.
	de 200 mètres et moins.	de 200 à 300 mètres.	de 300 à 400 mètres.	de 500 à 700 mètres.	de plus de 700 mètres.			
477.997	3 872	37.761	253 915	118.731	923.480	2.415.018	3.730 735	
2.234	"	"	1.158	588	347	6.424	8 517	
6.085	"	690	2.846	2.558	4.695	25.519	55 908	
4.888	"	"	3.804	984	1.751	10 877	17 306	
11.452	"	"	1 380	576	3 403	26.111	51 560	
51.114	"	"	"	2.658	6.207	59.562	48.206	
9.000	"	"	"	"	4.602	13.086	17.688	
6.869	564	1.069	"	"	7.090	27.170	35.893	
19.906	"	"	3.888	520	3.004	38.907	46.299	
14.046	106	1.364	1.732	564	2.673	16 936	25 507	
9.683	"	"	1 679	1.038	9.026	43.410	55 183	
4 224	"	"	"	44	3.497	8 372	11.913	
11.216	2.195	455	7.578	597	897	15 209	26.751	
4,954	"	"	1 788	1.151	5.854	26 526	35 079	
6.660	"	"	520	"	2.713	20 001	23 243	
4 484	"	500	709	"	1.919	12 597	15.534	
7.849	"	"	2.632	85	4.119	16 910	25.744	
681	23	"	"	3.223	984	6.886	11.116	
1.536	"	"	1 457	652	1 377	9.089	15.153	
1.385	"	261	3 918	5.519	3.008	10.254	22 960	
2.207	"	279	2 098	936	573	11.172	13.078	
9.478	"	"	6.705	6.737	13.571	54 612	61.625	
"	"	"	1.466	1.565	351	4.815	7.995	
7 938	85	1.398	12.114	3 822	6.429	29.072	54.920	
5 289	"	"	567	851	800	15.045	17.241	
4.949	"	2.319	5.786	228	1 300	16.414	26 047	
2.577	"	1.878	2.222	1 516	5.066	2 736	13.218	
211	1.027	"	"	"	"	921	1.948	
1,536	5,092	7.254	2 754	738	266	11.365	25.469	
742	1.242	"	959	116	259	2.134	4.670	
2.064	"	250	1 325	508	1.049	3.584	6.516	
5.807	4.436	1.864	3.557	401	91	12.289	22.618	
"	"	"	"	2.991	262	8.710	11 963	
1.485	"	26	1.616	"	"	1.567	3.209	
1 521	"	"	1.140	8.456	2 072	14.021	23.689	
17.994	1.840	1.137	3.450	1 470	1.804	50.445	40 146	
699.870	18 571	58 314	314 728	170 961	1.024.553	2.983.412	4.370.539	
15.51	0.41	1 27	6.88	3 74	22.42	63 28	100.00	

3^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXIX. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1891.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.				
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des		
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À double voie	À simple voie	Voyageurs et marchandises	Marchandises seulement	
	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)	49,323	"	"	49,323	"	"	49,323	"	
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	"	"	59,868	"	"	59,868	"	
A Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	"	"	52,046	"	
	Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511	"	"	43,511	"	
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,833	14,722	20,655	"	"	20,655	"	
	Inghelmuuster à Deynze, par Thielt	25,438	"	25,438	178,692	"	25,438	"	
	Roulers à Ypres	22,030	"	22,030	"	"	22,030	"	
	Roulers à Menin	15,012	"	15,012	"	"	15,012	"	
Gand-Eecloo-Bruges	47,297	"	"	47,297	1,892	45,405	47,297	"	
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,488	14,590	"	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	65,578	"
		Embranchements de Cocvin, de Florennes, de Lanette, de Morismé et de Philippeville et de la Sambre à Marchienne.	45,717	"	45,717	2,251	43,466	43,466	2,251
	Est belge.	Louvain à Givet (France)	117,251	2,083	119,334	16,012	103,322	119,334	"
		Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	16,124	"	16,124	4,533	11,591	4,533	11,591
	Landen à Hasselt (2)	27,964	"	27,964	624,172	"	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 embranche- ment de Louvain-Bassins	73,259	"	73,259	15,913	57,346	60,141	13,118
			Aerschot à Hérentzals	20,535	"	20,535	"	20,535	20,535
		Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas)	8,816	23,100	31,916	"	31,916	31,016	"
	Anvers à Gladbach (Prusse)	73,241	48,244	121,485	"	461	121,024	121,485	"
Hasselt à Maeseyck	40,567	"	"	40,567	"	40,567	40,567	"	
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	18,276	11,007	"	29,283	29,283	"	29,283	"	
Liégeois- Limbourgeois	Liège à Hasselt	53,652	"	53,652	"	53,652	50,513	3,139	
		Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	44,313	17,571	61,884	140,742	"	61,884	"
		Liège à Flémalle et embranchements	25,206	"	25,206	"	25,206	7,677	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	43,900	23,566	"	67,456	"	67,486	67,486	"	
Nord belge.	Charleroy à Erquelines	30,653	"	30,653	30,653	"	29,885	768	
		Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,800	"	15,890	15,890	"	15,890	"
		Namur à Liège	72,634	"	72,634	168,878	72,634	"	72,151
		Namur à Givet (France)	46,301	3,490	49,791	"	6,034	43,667	49,791
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	"	9,433	9,433	"	
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	"	"	21,146	1,726	19,420	20,356	790	
Totaux	(1) et (2) 1,276,354	201,611		1,477,965	232,200	1,245,765	1,428,296	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° XXX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1891.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)							3	4	5	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge	1	9	10	1	3	14	"	1	1
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	1	9	10	1	3	14	"	1	1
Chimay	Belge	4	9	13	"	3	16	3	2	5
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	9	13	"	3	16	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge	41	48	29	3	8	40	"	1	1
	Etranger . .	1	2	3	1	"	4	"	"	"
	Ensemble.	42	20	32	4	8	44	"	1	1
Gand-Ecclou-Bruges	Belge	4	8	12	1	"	13	"	3	3
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	8	12	1	"	13	"	3	3
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	"	"	7	"	3	3
	Etranger . .	2	3	5	"	"	5	"	1	1
	Ensemble.	6	6	12	"	"	12	"	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	26	"	125	35	84	119
	Etranger . .	7	13	20	2	"	22	1	6	7
	Ensemble.	44	75	119	28	"	147	36	90	126
Hasselt à Maeseyck.	Belge	1	6	7	1	"	8	1	3	4
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	1	6	7	1	"	8	1	3	4
Liège à Maastricht	Belge	1	5	6	"	7	13	1	3	4
	Etranger . .	1	2	3	"	"	3	"	1	1
	Ensemble.	2	7	9	"	7	16	1	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	2	1	26	6	20	26
	Etranger . .	1	2	3	"	"	3	"	"	"
	Ensemble.	10	16	26	2	1	29	6	20	26
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	"	2	12	"	2	2
	Etranger . .	2	2	4	1	"	5	"	"	"
	Ensemble.	8	6	14	1	2	17	"	2	2
Nord belge	Belge	18	29	47	5	29	81	24	54	78
	Etranger . .	1	"	1	"	"	1	"	"	"
	Ensemble.	19	29	48	5	29	82	24	54	78
Taviers à Embresin.	Belge	"	"	"	5	3	8	1	2	3
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	"	"	"	5	3	8	1	2	3
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	"	1	8	"	"	"
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	"	1	8	"	"	"
TOTAUX.	Belge	98	172	270	44	57	371	71	178	249
	Etranger . .	15	24	39	4	"	43	1	8	9
	Ensemble.	113	196	309	48	57	414	72	186	258

N° XXXI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1891.

Comparaison des années 1891 et 1890.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
		Amers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Bréloo-Bruges.	Gand à Tervuren.	Grand Central belge.	Hasselt à Maseyck.	Liège à Maastricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Malmes à Tervuren.	Nord belge.	Tarrier à Embresin.	Ternouet à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.															
Locomotives.	en 1891 . .	12	7	36	8	10	200	3	(²) 10	28	13	(³) 204	3	6	540
	en 1890 . .	12	7	35	7	10	199	3	(²) 10	27	12	(³) 204	3	6	533
	Différences pour 1891. . .	"	"	+ 1	+ 1	"	+ 1	"	"	+ 1	+ 1	"	"	"	+ 7
Tenders . . .	en 1891 . .	"	7	35	4	6	130	"	7	20	12	129	"	"	356
	en 1890 . .	"	7	34	3	6	124	"	7	19	11	129	"	"	340
	Différences pour 1891. . .	"	"	+ 1	+ 1	"	+ 6	"	"	+ 1	+ 1	"	"	"	+ 16
Voitures à vapeur	en 1891 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
	en 1890 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	10
	Différences pour 1891. . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	5	"	14	3	2	43	"	3	—	5	29	"	1	103
	de 2 ^e —	15	"	20	10	2	42	"	3	—	7	28	"	2	129
	de 3 ^e —	31	7	83	22	9	207	6	11	—	15	85	1	9	436
	mixtes . .	12	5	18	5	2	53	2	(⁴) 16	—	7	(⁵) 25	5	3	153
	Ensemble.	63	12	115	40	15	345	8	33	(¹)	34	147	6	15	833
Fourgons à bagages	12	8	44	6	5	212	2	(⁶) 14	(¹)	11	140	2	4	460	
Wagons à marchandises	ouverts . .	50	195	310	55	171	5,859	44	179	—	303	3,846	57	20	11,086
	fermés. . .	43	6	133	40	13	585	16	68	—	23	438	"	15	1,380
	pr chevaux.	"	"	6	"	"	6	2	1	—	"	10	"	"	25
	pr bétail . .	3	8	56	"	8	579	16	1	—	50	50	4	7	782
	Ensemble.	96	200	505	95	192	7,026	78	249	(¹)	376	4,344	61	42	13,273
Véhicules divers	10	1	"	4	2	17	4	"	(¹)	6	5	"	2	51	
Totaux (véhicules de transport)	en 1891 . .	181	230	664	145	214	7,600	92	296	(¹)	427	4,638	69	63	14,617
	en 1890 . .	184	230	663	143	203	7,600	92	296	—	416	4,634	69	63	14,593
	Différences pour 1891. . .	- 3	"	+ 1	+ 2	+ 11	"	"	"	—	+ 11	+ 4	"	"	+ 24

(¹) A la fin de 1891, 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 (1,693 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1891 comprenait : 2,784 wagons ouverts, 2,555 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 555 wagons pour bétail et 870 véhicules divers.

(²) Dont 5
 (³) — 19
 (⁴) — 10
 (⁵) — 11
 (⁶) — 4

} affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1891.

Comparaison des années 1891 et 1890.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	412,971	37,816	7,238	458,025	»	»	»	»	412,971	37,816	7,238	458,025
Chimay	»	68,866	201,240	270,106	»	8,800	27,740	36,630 ⁽¹⁾	»	77,736	228,980	306,736
Flandre occidentale	813,022 ⁽²⁾	148,688	119,538	1,082,148	473	65	»	538	814,305 ⁽²⁾	148,753	119,538	1,082,686
Gand-Ecclou-Bruges	264,434	48,459	»	312,893	»	»	»	»	264,434	48,459	»	312,893
Gand à Terneuzen	72,909	33,981	60,917	167,807	»	»	»	»	72,909	33,981	60,917	167,807
Grand Central belge	1,625,844	1,423,246	388,062	3,437,152	84,651	185	6	84,842	1,710,495	1,423,431	388,068	3,521,994
Hasselt à Maeseyck	164	»	101,370	101,534	»	»	»	»	164	»	101,370	101,534
Liège à Maestricht	244,238 ⁽³⁾	99,434	15,330	359,002	»	»	»	»	244,238 ⁽³⁾	99,434	15,330	359,002
Liégeois-Limbourgeois	413,855	399,546	1,812	815,211	»	»	»	»	413,855	399,546	1,812	815,211
Malines à Terneuzen	256,235 ⁽⁴⁾	197,945	22,887	477,067	»	»	»	»	256,235 ⁽⁴⁾	197,945	22,887	477,067
Nord belge	1,556,234 ⁽⁵⁾	1,255,983	»	2,812,217	»	»	»	»	1,556,234 ⁽⁵⁾	1,255,983	»	2,812,217
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	74,508	11,508	»	86,014	14,651	2,053	»	16,704	89,159	13,559	»	102,718
Totaux pour 1891	5,735,314	3,725,468	958,394	10,419,176	99,775	11,193	27,746	138,714	5,835,089	3,736,661	986,140	10,551,810
— pour 1890	5,261,340	3,696,217	1,353,826	10,311,383	97,724	11,283	29,173	138,180	5,359,064	3,707,500	1,383,999	10,449,563
Différences pour 1891	+ 473,974	+ 29,251	- 395,432	+ 107,793	+ 2,051	- 90	- 1,427	+ 534	+ 476,025	+ 29,161	- 397,859	+ 108,327

(1) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(2) Y compris 165,923 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 113,200 — — par les trains-tramways.

(4) — 55,904 — — par les voitures à vapeur.

(5) — 526,761 — — par les trains-tramways.

N° XXXIII. — 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.)	31,563	58,393	3,299	6,376	39,977	78,869
	2 ^e — (—)	254,186	257,402	22,088	23,645	259,499	301,043
	3 ^e — et prix réduits . (—)	920,906	519,353	243,580	421,295	1,986,260	1,072,568
	Ensemble. (—)	4,493,665	334,848	268,967	451,316	2,285,736	1,452,480
Bagages. {	taxés au minimum (colis.)	4,312	812	•	•	9,453	21,076
	— au poids (quintaux.)	4,544	5,817	4,230	2,923	19,550	
	Ensemble.	—	6,629	—	2,923	—	21,076
Petites mar- chandises. {	taxées au minimum . (expéditions.)	44,586	48,636	•	•	272,662	405,385
	— au poids (quintaux.)	48,895	69,559	17,850	22,309	267,185	405,680
	Ensemble.	—	88,195	—	22,309	—	244,065
Grosses mar- chandises. {	taxées au minimum . . (expéditions.)	8,069	47,054	•	•	27,985	27,078
	— au poids (tonnes.)	66,895	209,543	218,086	379,419	727,615	1,238,469
	Ensemble.	—	226,594	—	379,419	—	1,265,547
Finances (groups.)	3,333	4,558	923	704	36,412	6,400	
Équipages {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	5	44
	— à petite — (—)	•	•	6	421	•	•
	Ensemble. (—)	•	•	6	421	5	44
Chevaux et bestiaux (*) {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	4,408	15,690
	— à petite — (—)	45,054	27,931	956	40,436	836	7,837
	Ensemble. (—)	45,054	27,931	956	40,436	4,944	23,527
Produits extraordinaires (francs.)	—	26,623	—	19,687	—	44,267	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,212,378	—	(³) 586,242	—	2,994,406	
Dépenses — — — — — (—)	—	765,905	—	(⁶) 408,470	—	1,760,017	
Excédents {	des recettes sur les dépenses. (—)	—	446,473	—	177,742	—	1,234,089
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	63.17 p. %	—	69.68 p. %	—	58.78 p. %	

(¹) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, nitrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors
(²) Antérieurement à 1891, les billets aller-retour n'ont été comptés que pour un seul voyage. Actuellement ils sont portés en
(³) Y compris le mouvement (346,510 voyageurs) et la recette (207,684 francs) des trains-tramways organisés sur la section de
(⁴) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge, le mouvement en animaux est exprimé par le nombre
(⁵) Y compris une somme de 34,705 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, du
(⁶) Y compris une somme de 6,551 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette ⁽¹⁾. — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation.* — *Exercice 1891.*

DES COMPAGNIES.

GAND-EECLOO- BRUGES.		GAND A TERSEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HISSELY A MAESSEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Montement	Recette.	Montement	Recette.	Montement.	Recette.	Montement	Recette.	Montement	Recette.	Montement.	Recette.
9,597	15,919	1,705	2,593	112,957	211,216	1,010	2,255	18,552	31,940	218,690	407,891
131,767	135,639	10,812	9,823	569,682	696,447	6,061	9,828	71,576	71,585	1,312,671	1,505,112
353,664	230,565	235,411	175,849	5,333,711	2,674,243	56,308	46,151	⁽²⁾ 968,020	⁽²⁾ 439,539	10,097,860	5,279,563
695,028 ⁽¹⁾	382,123	247,928	188,265	6,016,350	3,581,936	63,409	58,231	1,058,118	543,064	11,629,221	7,192,266
4,194	717	553	847	20,024	59,742	555	278	.	.	33,088	103,207
4,194	1,849	587		46,614		389	788	8,727	8,358	52,835	
—	2,506	—	847	—	59,742	—	1,066	—	8,358	—	103,207
57,146	22,426	6,314	1,815	327,473	558,931	21,263	7,250	.	.	729,444	983,367
27,952	22,162	12,423	9,342	488,697		8,296	8,854	43,692	31,018	614,954	
—	44,588	—	11,457	—	558,931	—	16,404	—	31,018	—	983,367
6,455	8,124	717	892	51,436	9,741,244	944	1,401	.	.	95,606	12,810,289
112,313	185,636	397,967	374,590	4,413,695		37,177	59,306	544,607	570,842	6,518,385	
—	193,760	—	372,482	—	9,741,244	—	60,701	—	570,842	—	12,810,289
2,707	802	483	913	17,956	3,946	1,317	331	2,519	633	65,650	14,984
8	430	.	.	62	2,232	.	.	8	439	83	2,545
.	.	.	.	70	6,464	.	.	.	.	76	6,585
8	130	.	.	132	8,696	.	.	8	439	159	9,130
312	6,450	.	.	3,385	9,005	.	.	56	910	4,864	32,055
1,681	16,941	497	4,336	90,160	93,150	457	5,792	697	7,897	110,338	174,020
1,993	23,391	497	4,336	93,545	102,455	457	5,792	753	8,807	115,199	206,075
—	47,317	—	15,315	—	160,870	—	26,687	—	79,060	—	389,726
—	694,677	—	593,315	—	14,217,520	—	168,915	—	1,241,921	—	21,709,044
—	103,329	—	315,510	—	7,370,758	—	169,381	—	691,308	—	14,883,178
—	291,348	—	277,805	—	6,816,762	—	.	—	550,613	—	9,824,832
—	.	—	.	—	.	—	966	—	.	—	966
—	58.06 p. %	—	53.48 p. %	—	51.84 p. %	—	100.57 p. %	—	55.66 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. compte chacun pour deux voyages.

Liège à Visé.

de têtes; pour les autres railways ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions.

chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay dont il est question dans le renvoi ⁽²⁾ ci-dessus.

N° XXXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION						
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A YERSEZEN.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs {	1 ^{re} classe. (nombre.)	248,690	407,594	45,568	42,297	48,475	22,055
	2 ^e — (—)	4,312,674	1,505,442	440,084	204,079	86,565	73,254
	3 ^e — et prix réduits . . (—)	10,097,860	5,279,563	534,432	414,602	550,945	243,660
	Ensemble. (—)	14,629,224	7,192,266	687,804	654,978	655,985	338,966
Bagages {	taxés au minimum (colis.)	33,088	403,207	3,829	4,876	2,025	993
	— au poids (quintaux.)	52,835		3,940	9,801	4,948	2,696
	Ensemble.	—	403,207	—	14,677	—	3,689
Petites mar- chandises {	taxées au minimum. . . (expéditions.)	729,444	983,367	426,921	45,567	69,246	63,222
	— au poids. (quintaux.)	614,954		94,555	432,377	36,359	
	Ensemble.	—	983,367	—	477,944	—	63,222
Grosses mar- chandises {	taxées au minimum. . . (expéditions.)	95,606	12,840,289	42,672	45,206	6,500	8,775
	— au poids. (tonnes.)	6,548,385		997,673	4,494,326	557,379	743,452
	Ensemble.	—	12,840,289	—	4,506,532	—	752,227
Finances (groups.)	65,650	44,984	6,337	4,863	9,833	2,367	
Équipages {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	83	2,545	76	2,052	•	•
	— à petite — (—)	76	6,585	•	•	43	244
	Ensemble. (—)	159	9,130	76	2,052	43	244
Chevaux et bestiaux (¹) {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	4,864	32,055	448	3,744	44	265
	— à petite — (—)	440,338	474,020	3,024	38,938	249	2,545
	Ensemble. (—)	445,199	206,075	3,472	42,682	263	2,780
Produits extraordinaires. (francs.)	—	389,726	—	44,642	—	70,462	
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	24,709,044	—	2,442,370	—	1,233,624	
Dépenses — — — — (—)	—	14,885,478	—	4,734,193	—	703,672	
Excédents {	des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,824,832	—	714,177	—	529,952
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	966	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	70.88 p. %	—	57.04 p. %	

(¹) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible

(²) Voir note de renvoi (¹) de la page précédente.

recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1891. (Suite.)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement à LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
346,845	708,090	"	"	3,017	2,786	602,595	1,482,819	40.42	2.90
840,482	803,262	40,047	9,259	33,189	20,848	2,453,035	2,642,811	22.35	6.44
4,705,241	1,889,684	"	"	166,724	69,867	16,052,202	7,894,376	67.53	19.36
5,892,568	3,401,036	40,047	9,259	202,930	93,501	19,407,832	11,690,006	100. "	28.67
"	"	"	"	631	315	39,573	231,431	100. "	0.57
44,604	112,004	"	"	521	539	103,788			
—	112,004	—	"	—	854	—	231,431	100. "	0.57
"	"	"	"	43,200	15,911	968,811	1,921,530	100. "	4.71
424,206	665,745	2,266	2,600	17,303	12,761	1,189,645			
—	665,745	—	2,600	—	28,672	—	1,921,530	100. "	4.71
"	"	"	"	3,241	2,321	118,019	24,693,542	100. "	60.57
7,602,240	9,807,299	24,663	33,684	74,255	81,190	15,774,595			
—	9,807,299	—	33,684	—	83,511	—	24,693,542	100. "	60.57
160,854	27,430	"	"	7,037	535	249,711	47,179	100. "	0.12
"	"	"	"	"	"	159	4,597	25.74	0.01
458	6,446	"	"	2	19	549	13,261	74.26	0.03
458	6,446	"	"	2	19	708	17,858	100. "	0.04
"	"	"	"	6	44	5,029	36,108	12.48	0.09
30,286	36,915	"	"	179	878	144,076	253,266	87.52	0.62
30,286	36,915	"	"	185	922	149,105	289,374	100. "	0.71
—	1,376,029	—	"	—	467	—	1,880,092	100. "	4.61
—	15,132,904	—	45,543	—	207,517	—	10,771,032	—	100. "
—	6,345,021	—	21,376	—	139,862	—	20,825,302	—	—
—	8,787,883	—	24,167	—	67,683	—	19,944,730	—	—
—	"	—	"	—	"	—	—	—	—
—	41.92 p. %	—	46.93 p. %	—	67.39 p. %	—	51.08 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

N° XXXIV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers à Gand.	Chimay.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	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	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	44	41
8	Capitaines et seconds de steamers	4	•
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	4
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	•	•
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	9	4
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins.	15	14
Ensemble (rubrique A)		70	61
<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>			
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.)	94	38
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc.	108	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.)	128	23
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.)	13	•
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	14	4
Ensemble (rubrique B)		357	137
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1891.		427	198
— — — — — pour 1890.		428	199
Différences pour 1894		— 1	— 1

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1891.
années 1891 et 1890.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flindro occidentale.	Gand-Ecclou-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maresoyok.	Liège à Mestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1891.	1890.
1	4	1	4	2	4	4	4	1	4	1	44	44
•	•	•	3	•	•	•	•	•	•	•	3	2
2	1	2	24	1	3	4	3	1	•	•	43	46
•	•	1	17	•	•	2	•	11	•	•	31	25
•	•	•	3	•	•	2	1	•	•	•	6	5
8	4	2	121	1	2	6	3	14	•	1	167	164
26	14	7	134	6	12	26	14	49	•	6	319	334
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	4	3
2	1	•	•	•	•	•	1	33	•	1	91	87
•	1	1	•	•	•	2	•	•	•	1	5	5
4	4	1	18	2	3	8	•	15	•	•	51	50
93	18	12	304	4	28	51	29	245	•	10	843	804
60	6	3	109	•	6	15	7	77	1	2	296	295
51	7	10	210	2	17	45	8	199	2	4	581	587
244	54	40	944	18	72	159	67	695	4	26	2,484	2,421
229	46	48	1,614	44	51	143	133	1,008	2	25	3,412	3,428
473	96	53	942	40	114	232	121	532	3	38	2,827	2,896
457	50	17	603	6	32	224	80	482	1	46	1,819	1,816
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	43	43
4	•	2	45	1	2	5	1	83	•	1	159	161
863	192	120	3,204	58	199	574	335	2,405	6	80	8,230	8,314
1,407	246	150	4,148	76	271	733	402	2,800	10	106	10,684	10,735
1,101	244	156	4,122	74	238	726	390	2,910	12	105	10,735	—
+ 6	+ 2	+ 4	+ 26	+ 2	+ 33	+ 7	+ 12	- 140	- 2	+ 1	- 51	—

N° XXXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																				
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.)								
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.		Agents des Compagnies.						
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.					
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»					
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	5	8				
Gand-Eccloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	2	2			
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»			
Grand Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	3	2	5		
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	6		
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	3	2	»	2		
Nord belge	»	»	»	4	»	»	»	4	4	»	»	4	»	2	»	2	4	4	5		
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
TOTAUX pour 1891	»	»	»	4	»	»	»	4	4	»	»	4	5	3	»	8	9	17	2	28	
— pour 1890	»	2	»	2	»	»	»	4	4	»	2	4	3	4	4	6	8	10	14	57	81
Différences pour 1891	»	-2	»	-2	»	+1	»	-4	»	+1	-2	-4	-2	+4	+2	-6	»	-4	+3	-55	-53

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1891.

années 1891 et 1890.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																											
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs				Ensemble.							
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs				Ensemble.							
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	»	»	4	4	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4	4	»	»	4	4	»	»	4
4	»	»	4	4	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4	4	»	»	4	4	»	»	4
5	4	»	6	8	6	»	14	»	»	»	»	3	5	»	8	5	4	»	6	8	6	»	14	8	6	»	14
»	»	»	»	»	3	»	3	»	4	»	4	»	2	»	2	»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	3	»	7	9	5	»	14	2	»	»	2	3	2	»	5	4	3	»	7	9	5	»	14	9	5	»	14
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	»	»	3	3	4	2	9	»	»	»	»	»	4	2	6	3	»	»	3	3	4	2	9	3	4	2	9
»	»	»	»	5	»	»	5	3	»	»	3	2	»	»	2	»	»	»	»	5	»	»	5	5	»	»	5
7	4	»	11	8	10	»	18	»	2	»	2	2	4	»	6	7	4	»	11	9	10	»	19	9	10	»	19
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
21	8	»	29	35	28	2	65	5	3	»	8	10	17	2	29	21	8	»	29	36	28	2	66	36	28	2	66
47	6	6	59	28	24	69	118	4	3	6	10	40	14	58	112	47	6	6	59	28	23	70	121	28	23	70	121
+4	+2	-6	»	+7	+7	-67	-53	+4	»	-6	-2	»	+3	-56	-53	+4	+2	-6	»	+8	+5	-68	-55	+8	+5	-68	-55

$\frac{B}{(\lambda)}$

PARTIE B.

POSTES.

$\frac{B}{(2)}$

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

Pendant l'exercice 1891, le régime de l'Union postale Universelle a été étendu, à partir du mois de mai, à l'État britannique du nord de Bornéo et au territoire de l'Afrique orientale (protectorat allemand), et, à partir du mois d'octobre, au groupe important des colonies australiennes (Nouvelle-Galles du Sud, Victoria, Queensland, Australie occidentale, Australie méridionale, Tasmanie et Nouvelle-Zélande), à la Nouvelle-Guinée britannique et aux îles Fidji (ou Viti).

De sorte que, actuellement, il ne reste plus guère en dehors de l'Union, que l'Empire chinois qui ne possède pas de service postal organisé et les États et colonies du sud de l'Afrique, dont l'accession à l'Union, retardée par des difficultés transitoires, peut être envisagée comme prochaine.

Pendant la même année, l'échange des mandats-poste, aux conditions de l'Arrangement de Paris, du 4 juin 1878, a été organisé, entre la Belgique d'une part, la République Argentine, le bureau français de Zanzibar, les agences postales allemandes établies à Stephansort (Nouvelle-Guinée), Shang-Hai (Chine), Bagamoyo, Daar-es-Salam, Lindi et Tanga (Afrique orientale), d'autre part.

C'est également en 1891 que s'est réuni à Vienne, le quatrième Congrès de l'Union postale Universelle, ouvert le 20 mai. Ce Congrès a terminé ses travaux le 4 juillet suivant, par la signature des actes nouveaux destinés à remplacer, à partir de juillet 1892, les Conventions et Arrangements élaborés au Congrès de Paris, en 1878, et révisés à celui de Lisbonne en 1885.

Ces actes sont au nombre de sept, savoir :

Convention postale Universelle ;

Arrangement concernant les lettres et boîtes de valeurs déclarées ;

Convention concernant l'échange des colis postaux ;

Arrangement concernant l'échange des mandats-poste ;

Arrangement concernant le service des recouvrements ;
Arrangement concernant les livrets d'identité ;
Arrangement concernant la création d'un service international d'abonnement aux journaux par la voie de la poste.

La Belgique, qui était représentée au Congrès, a signé tous ces actes, hormis celui qui a trait aux livrets d'identité, au sujet duquel elle a réservé son adhésion, l'expérience faite jusqu'à ce jour n'étant pas suffisamment décisive en faveur de ces livrets.

Le résultat le plus marquant du Congrès de Vienne a été l'entrée des colonies australiennes dans l'Union, entrée différée jusqu'alors par suite de difficultés qui, au Congrès de Lisbonne, n'avaient pu être aplanies et que le Congrès de Vienne a heureusement surmontées.

Parmi les autres résultats de ce dernier Congrès, il convient de citer la réduction du droit d'assurance des valeurs déclarées ; l'organisation du service des envois postaux contre remboursement ; la création d'un service international d'abonnement aux journaux par la voie de la poste ; l'établissement d'un office central de comptabilité, espèce de *Clearing-house*, chargé de liquider, par voie de compensation, les comptes des administrations qui auront recours à son intermédiaire et, enfin, la codification de toutes les dispositions arrêtées par les Congrès précédents.

Bon nombre de facilités nouvelles et d'améliorations que l'expérience des cinq dernières années avait fait reconnaître désirables, ont été, en outre, introduites par le Congrès de Vienne.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 5 novembre 1891 a abrogé les arrêtés royaux du 31 janvier 1838 et du 9 avril 1849, concernant les services de messageries (1).

Aucune autre modification de quelque importance n'a été apportée en 1891 au régime postal interne.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 14.
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

(1) Voir p. 11, V, § 2, *Services de messageries*.

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories.	En 1891.	68,679,999	29,122,556	97,802,555
	En 1890.	67,306,796	28,477,695	95,784,491
	Différences en 1891.	+ 1,373,203 ou + 2.04 p. %	+ 944,864 ou + 3.35 p. %	+ 2,318,064 ou + 2.43 p. %
Cartes postales	En 1891.	31,170,984	6,055,257	37,226,241
	En 1890.	31,014,761	5,850,316	36,865,077
	Différences en 1891.	+ 156,223 ou + 0.50 p. %	+ 204,941 ou + 3.50 p. %	+ 361,164 ou + 0.98 p. %
Totaux.	En 1891.	99,850,983	35,177,813	135,028,796
	En 1890.	98,321,557	34,028,041	132,349,598
	Différences en 1891.	+ 1,529,426 ou + 1.56 p. %	+ 1,149,802 ou + 3.38 p. %	+ 2,679,228 ou + 2.02 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 1891, de 3,718,572 contre 4,583,736 en 1890. C'est pour 1891, 665,164 cartes ou 15.17 p. % en moins.

En 1891, la poste a, en outre, transporté 18,484,751 lettres de service. C'est, sur 1890 (16,567,965), une augmentation de 1,916,786 ou de 11.57 p. %.

I, p. B, 14,
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1891.	96,287,637	81,978,680	4,155,346	4,143,389
En 1890.	94,639,558	73,599,461	3,675,217	4,124,994
Différences en 1891.	+ 1,648,079	+ 8,379,219	+ 480,129	+ 18,395
	ou + 1.74 p. %	ou + 11.33 p. %	ou + 13.06 p. %	ou + 0.45 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

La progression du mouvement de la correspondance manuscrite, faible en 1890, ne s'est guère accentuée en 1891. Par contre, le nombre des

imprimés est en augmentation constante. Sans prétendre dégager une conclusion précise de ce rapprochement, on peut se demander si la vulgarisation et les progrès incessants des procédés de reproduction de l'écriture n'ont pas pour effet, en multipliant le nombre des imprimés, de diminuer dans une certaine mesure celui des correspondances manuscrites.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 66,364,246 en 1890, s'est élevé à 67,701,660 en 1891, soit en plus 1,337,414 lettres ou 2.02 p. %.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1891, de 82,449,627.

C'est une moyenne de 13.58 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1891 (6,069,321 habitants). Cette moyenne était de 12.97 par habitant pour 1890.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1891, de 5.88 pour mille lettres expédiées (485,186 sur 82,449,627).

III, p. B, 18. En 1891, *il est tombé en rebut* 174,325 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre 103,889 lettres (59.60 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1890, il y avait eu 168,594 lettres-rebut, dont 101,628 (60.28 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1891, de 3,816 dont 164 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 31,737-03. Il en a été retrouvé 911 ou 23.87 p. %, parmi lesquelles 17 contenaient pour fr. 9,959-50 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1890 de 3,343 dont 115 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 29,269-76. Sur ce nombre, 911 lettres ou 25-54 p. %, dont 16 renfermaient pour fr. 5,083-75 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 27,120,990 en 1890; il est de 27,983,423 en 1891; augmentation : 862,433 ou 3.18 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 687,761 en 1890 à 724,502 en 1891, soit 36,741 envois ou 5.34 p. % en plus pour 1891.

Un objet recommandé a été perdu dans le service belge en 1891.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1891, à un échange de 1,004,073 lettres recommandées. C'est sur 1890 (924,356), un accroissement de 79,717 ou de 8.62 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

En 1891, il a été expédié 255.837 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 320,053.207-15. C'est, sur 1890, une diminution de 932 en nombre et de fr. 6,940,375-10 en valeur.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,261 francs pour 1891; il était de 1,233 francs en 1888, de 1,223 francs en 1889 et de 1,283 francs en 1890.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1891, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 107,236-25. La diminution sur 1890 est de fr. 4,397-30. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 43,998-50 en 1891, contre fr. 44,239-60 en 1890, soit une diminution de fr. 241-10.

En *service international*, il a été échangé 135,060 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 122,197,621-91. Comparativement au mouvement de 1890, c'est une augmentation de 2,711 en nombre et une diminution de fr. 653,524-27 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1891, le nombre de 388,897 envois, représentant une valeur de fr. 442,252,829-04, avec un produit de fr. 229,460-15.

Sept lettres-valeur ont été perdues en 1891. Le montant des valeurs renfermées dans ces lettres était de 1,880 francs, dont 1,570 francs ont été remboursés par le Trésor et 310 francs, par les agents en défaut.

§ 5. ENVOIS EXPRESS.

Le mouvement des envois express ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1891, de 736,873 dont 731,440 dans le rayon local du bureau de destination et 25,433 en dehors de ce rayon.

III, p. B, 19.

46,145 ont été délivrés par la Poste et 710,728 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1890 (623,109), l'augmentation est de 133,764 (ou 21.47 p. %).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre de mandats, qui était de 936,739, en 1890, s'est élevé à 973,922, en 1891 (non compris respectivement 91,638 et 91,246 titres émis, d'office, pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce), soit une progression de 5.97 p. %.

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des mandats émis en 1891 (fr. 98,279,241-16) accuse une augmentation de fr. 4,968,243-95 (5.32 p. %) sur l'exercice 1890 (fr. 93 millions 510,997-21 c.), et le montant des taxes, qui avait été de 516,200 francs, en 1890, a atteint fr. 531,119-05, en 1891, soit une différence, en plus, de fr. 14,919-05 (4.72 p. %) en faveur du dernier exercice.

La valeur moyenne du mandat, calculée sur l'ensemble des opérations, est de fr. 100-91.

§ 2. BONS DE POSTE.

II, p. B, 16, En 1891, le nombre de bons de poste s'est élevé à 994,891, la valeur à
et III, p. B, 18 8,476,579 francs et le produit des taxes à fr. 62,625-25; l'augmentation sur
et 19. l'exercice précédent a été de 28,915 titres (2.99 p. %), de 354,241 francs
(4.56 p. %) sur la valeur et de fr. 2,198-20 (3.64 p. %) en taxes perçues.

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

II, p. B, 16, Pendant l'exercice 1891, il a été délivré 9,810 titres en plus qu'en 1890
et III, p. B, 18 (3.26 p. %); la valeur a augmenté de fr. 952,147-61 ou 6.41 p. % et les
et 19. taxes de fr. 8,482-17 ou 4.84 p. %.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

II, p. B, 16, Cette partie du service a pris un certain développement pendant l'exer-
et III, p. B, 18 cice écoulé.
et 19.

42,252 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation, en 1891, et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,446-40, ce qui constitue une augmentation de 17.27 p. % comparativement à l'exercice précédent (36,014 effets, ayant rapporté fr. 7,202-80 de taxes).

Il a été fait 405 protêts par huissiers et 185 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

II, p. B, 16, La progression constante du service de l'encaissement des effets de com-
et III, p. B, 18 merce s'est maintenue.
et 19.

Le nombre des effets remis à l'encaissement, en 1890, s'était élevé à 1,875,160 et le montant à fr. 451,539.409-67. En 1891, il a été déposé 1,926,194 effets d'une valeur totale de fr. 468,908,295-50. La différence en faveur de ce dernier exercice est donc de 53,034 (2.85 p. %) par rapport au nombre, et de fr. 17,568,885-63 (3.89 p. %) quant au montant.

Les taxes perçues en 1891 ont atteint fr. 688,495-60, dépassant de fr. 21,516-55 (3.20 p. %) le produit du précédent exercice.

Il a été dressé 126,650 protêts, dont 58,118 par les huissiers et 88,512 par les agents des postes.

C'est une augmentation de 16,515 protêts, comparativement à l'année

1890 ; il y a lieu de l'attribuer à ce que, depuis le 10 mars 1891, tous les effets indistinctement remis par la Banque Nationale, doivent être protestés en cas de non-paiement.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

Il a été déposé, en 1891, 165,537 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,488,990-89.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Le nombre de ces valeurs déposées en 1890, avait été de 164,620 et le montant, de fr. 1,506,754-55.

Il y a donc eu augmentation de 737 (0.45 p. %) quant au nombre des valeurs, et diminution de fr. 17,765-66 quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'était élevé, en 1890, à fr. 3,209-10, n'a plus été que de fr. 3,203-20 en 1891.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1891.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

L'augmentation du nombre de titres déposés (5,745,691) est de 187,502 (5.27 p. %) et celle du montant de ces titres (fr. 132,203,715-73), de fr. 14,427,741-57 (12.23 p. %).

La recette du chef de la taxe, s'est élevée à fr. 596,804-05, soit une différence en plus de fr. 23,501-85 (4.10 p. %).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 54,069 quittances de remboursement, d'une somme globale de fr. 417,122-36, et qui ont rapporté fr. 5,636-10 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

En 1891, les bureaux belges ont expédié, à l'étranger, 92,241 valeurs d'encaissement, s'élevant ensemble à fr. 2,634,706-56.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Comparativement à l'année 1890, le mouvement s'est accru respectivement de 12,229 titres (13.28 p. %) pour une somme de fr. 216,225-50 (8.94 p. %).

Les Offices étrangers nous ont transmis 59,846 valeurs, d'un montant total de fr. 3,005,337-12.

De ce côté encore, il y a eu augmentation, d'une part, de 3,581 titres (5.99 p. %), d'autre part, de fr. 354,203-19 (12.51 p. %).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 7,157-10) a dépassé de fr. 453-70 (6.77 p. %) celle de l'exercice précédent.

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Il a été souscrit, en 1891, 275,209 abonnements ayant produit une taxe de fr. 89,193-90.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1890, accusent une diminution de 6,765 (2.40 p. %) quant au nombre et de fr. 2,336-55 (2.37 p. %) du chef de la taxe, diminution qui n'a rien d'anormal, étant donné que les résultats de 1890, comprennent des abonnements extraordinaires souscrits expressément à l'occasion de la période électorale de cette dernière année.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Les opérations effectuées par les bureaux de poste, pour compte de la Caisse générale d'épargne et de retraite, sont comprises dans le compte rendu publié annuellement par cette Administration.

Il a paru utile, toutefois, de mentionner ici qu'il existait, fin décembre 1891, 572,369 livrets d'épargne postaux d'un montant total de fr. 205,553,300-39, chiffres supérieurs de 60,774 livrets et de fr. 15,242,924-95, à ceux de l'exercice précédent; d'autre part, que les bureaux de poste, dont la participation aux opérations de la Caisse de retraite ne remonte qu'au 16 novembre 1890, ont reçu, en 1891, 8,618 versements à la dite Caisse, s'élevant ensemble à 311,691 francs.

H. 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 à fr. 48,059-40; cette somme est supérieure de fr. 5,522-20 ou 7.43 p. % au montant des droits perçus en 1890 (fr. 44,737-20).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 184,499-16, en 1890, a atteint, en 1891, fr. 192,460-69, soit une augmentation de fr. 7,961-53 ou 4.32 p. %.

IV.**Bureaux de poste et boîtes aux lettres.**

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1891, ce nombre s'élève à 821 bureaux répartis entre 773 localités.

Parmi ces 821 bureaux se trouvent 243 sous-perceptions, 12 bureaux de dépôts de poste et 30 dépôts-relais.

94 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1891; le nombre en est ainsi porté à 6,657.

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.	
Boîtes attachées à des voitures. . . .	104	108	—	4
— — aux trains vicinaux	50	42	+	8
Lettres recueillies dans ces boîtes. . .	409,165	481,070	—	71,905

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 1890, de 3,135. En 1891, il s'est élevé à 3,175; augmentation : 40.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 557 localités, de 4 ou 5 dans 136 localités, de 6 ou 7 dans 5 localités et de 10 dans 1 localité.

5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,900 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (114), 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, 1 est desservie cinq fois, 11 quatre fois, 26 trois fois, 590 deux fois et 1,460 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1891, comme en 1890, au nombre de 18, sur lesquelles circulaient 23 bureaux ambulants effectuant 60 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste a été, en 1891, de même qu'en 1890, de 5,774 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1891, au nombre de 108, soit 3 de moins qu'en 1890 (111).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1890, de 4,479 kilomètres; en 1891, il n'a été que de 4,371 kilomètres; diminution : 108 kilomètres.

En 1891, les services de malle-poste ont transporté approximativement 240,900 voyageurs, soit 52,195 voyageurs de moins qu'en 1890 (293,095).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

Services de messageries (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.).

La loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport, a abrogé l'arrêté-loi du 24 novembre 1829 (services publics de transport par terre), dont l'Administration des

postes avait à faire l'application au point de vue, notamment, de la concession des services de messageries. Par suite de cette abrogation, l'immixtion de la poste en cette matière a pris fin, et le service des messageries est passé dans les attributions du Département de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1891.		En 1890.		Différences pour 1891.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	1,987	163	1,953	142	+ 34	+ 21
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,311	43	3,268	42	+ 43	+ 1
	5,298	176	5,221	184	+ 77	+ 22
Totaux	5,474		5,375		+ 99	

VII.

Résultats financiers.§ 1^{er}. RECETTE.

IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

La recette faite en 1891, s'élève à fr. 17,021,805-17, soit une augmentation de fr. 566,175-50, ou de 3.44 p. % sur celle de 1890, qui était de fr. 16,455,629-67.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1891, à la somme de fr. 9,383,545-85, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1891, à 364,297-55 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 9,747,843-40 et la recette brute à fr. 17,021,805-17, le rapport entre ces deux sommes est de 57.27 p. %, tandis qu'il était, en 1890, de 57.90 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1891, à fr. 7,273,961-77.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont l'Administration de la marine a à rendre compte.

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.		
1870.	32,763,835	•	42,318,696	•	45,082,531	•	•	•
1874.	36,393,474	11.08	45,744,622	27.79	52,435,096	45.64	682,475	•
1872.	37,775,478	3.79	45,415,998	2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.46	46,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	44,406,249	4.47	46,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.49
1875.	42,806,823	4.44	47,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,494,996	4.61	48,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	47.45
1877.	44,905,003	3.25	48,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	42.80
1878.	45,307,469	0.90	49,452,644	2.22	64,460,443	4.29	11,430,912	40.96
1879.	48,456,443	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	23,248,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	43.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.25	26,145,445	7.37	86,429,304	5.88	18,853,144	2.49
1884.	64,024,460	4.47	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	24,078,720	6.46
1886.	61,933,562	0.54	28,810,094	4.44	90,744,556	0.82	21,083,946	0.42
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	14.42	86,831,068	4.31	21,416,148	4.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
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	4.13	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
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	4,349,287	2.42	62,342	0.52	4,414,600	4.57	2,023,444	8.44

(¹) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1891 (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.
»	»	»	»	7,964,460	»	46,871,539	»	48,125,198	»
5,174	»	687,349	»	6,854,572	—16.49	49,403,536	5.40	48,033,253	— 0.24
6,594	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,404	3.72	22,018,724	22.40
46,420	444.87	4,673,464	51.00	7,966,742	8.58	52,774,524	2.98	25,967,333	47.93
65,342	305.16	6,035,864	29.15	8,439,477	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	45.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	40.76
1,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
4,639,638	50.29	14,674,296	46.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,544	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,441	9.86	69,742,000	1.82	28,041,000	— 2.14
3,337,906	28.69	18,446,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,574,750	7.01	20,301,762	42.06	12,894,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	40.54
4,492,656	47.38	22,586,876	44.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	44.70
4,447,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	42.05	24,748,490	6.33	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	48.01
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
5,545,068	4.00	26,568,984	0.41	14,423,401	4.48	94,394,000	— 8.35	55,268,000	7.37
3,994,091	—27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,463	4.90	94,024,000	— 0.39	55,665,000	2.53
4,272,346	7.03	27,484,548	8.48	15,977,246	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,334,674	24.91	17,024,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	44.47
5,850,346	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,465	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,287	3.50	37,226,244	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	4.74	81,978,680	44.38
408,038	4.04	2,434,434	7.42	872,266	5.63	378,727	0.43	5,342,436	8.28

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1891 et 1890.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1891.	
		1891.	1890.		
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	253,837	254,789	- 952
		— de l'étranger.	65,601	65,522	+ 79
	Ensemble.	319,438	320,311	- 873	
originaires de l'étranger		69,459	66,827	+ 2,632	
	Totaux.	388,897	387,138	+ 1,759	
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	320,055,207 43	326,995,582 23	- 6,940,375 10
		— de l'étranger.	68,469,351 74	69,776,447 31	- 1,307,095 57
	Ensemble.	388,524,558 87	396,772,029 54	- 8,247,470 67	
originaires de l'étranger		53,728,270 17	53,074,698 87	+ 653,571 30	
	Totaux.	442,252,829 04	449,846,728 41	- 7,593,899 37	
Produit	port	75,550 45	72,674 70	+ 2,875 45	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	453,910 »	460,948 25	- 7,038 25	
Totaux.	229,460 45	233,619 95	- 4,159 80		
Nombre de lettres perdues ou spoliées		7	2	+ 5	
Montant total des valeurs perdues et remboursées	(2) 1,880	(2) 542 50	+ 1,337 50		
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 973,922	(5) 936,739	+ 37,183
		bons de poste	994,894	965,976	+ 28,915
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	310,789	300,979	+ 9,810	
Ensemble.	2,279,602	2,203,694	+ 75,908		
mandats originaires de l'étranger.	336,266	327,819	+ 8,447		
Totaux.	2,615,868	2,531,513	+ 84,355		
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 98,279,244 16	(5) 93,310,997 21	+ 4,968,243 95
		bons de poste	8,476,379 »	8,122,438 »	+ 354,241 »
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	45,802,328 95	44,850,481 34	+ 952,447 61	
Ensemble.	122,557,949 11	116,283,316 55	+ 6,274,632 56		
mandats originaires de l'étranger.	45,294,362 07	44,580,187 97	+ 714,474 10		
Totaux.	137,852,311 18	130,863,504 52	+ 6,988,806 66		
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	334,119 05	346,200	+ 12,081 05	
	Bons de poste	62,625 25	60,427 05	+ 2,198 20	
Mandats du service international	183,895 86	175,443 69	+ 8,452 17		
Totaux.	577,640 16	582,040 74	- 4,400 58		
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre	43	9	+ 34	
	Montant.	3,304 94	258 15	+ 3,046 79	
Effets de commerce.					
<i>a. Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés.		42,232	36,044	+ 6,218	
Produit de la taxe		8,446 40	7,202 80	+ 1,243 60	
Nombre de protêts.	par huissiers	405	332	+ 73	
	par agents des postes	485	225	+ 260	
<i>b. Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés	4,926,494	4,873,160	+ 53,334	
	encaissés.	4,779,324	4,720,054	+ 59,270	
Montant des effets	déposés	468,908,295 30	454,339,409 67	+ 14,568,885 63	
	encaissés.	442,740,299 32	425,673,204 11	+ 17,067,095 21	
Produit de la taxe	(6) 688,493 60	667,177 25	+ 21,316 35		
Nombre d'effets protestés.	par huissiers	38,118	32,800	+ 5,318	
	par agents des postes	88,542	77,317	+ 11,225	

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1891, transporté celles que renfermaient 1,728,575 lettres recommandées. Une de ces lettres a été perdue dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,370-00 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 285-00 à charge du Trésor.

(4) Non compris 91,246 mandats, s'élevant à fr. 26,905,722-45, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 91,638 — 27,161,680-60, —

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 190-20) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 315-80).

N° II (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1891 et 1890.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1891.	
	1891.	1890.		
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 3,743,694	3,538,489	+ 187,502	
Montant des quittances	} déposées	(1) 432,203,713 73	117,775,972 46	+ 14,427,741 57
		} encaissées	109,762,333 20	97,331,514 98	+ 12,430,818 25
Produit de la taxe	(1) 596,804 05		573,302 20	+ 23,501 85
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	} Journaux belges.	264,668	271,569	- 6,901
		} — étrangers	(2) 40,541	40,403	+ 138
Totaux	275,209		281,974	- 6,765
Montant des abonnements souscrits	4,859,976 72	4,947,630 66	- 87,653 94	
Produit de la taxe	89,493 90	91,550 23	- 2,356 35	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	465,357	464,620	+ 737	
Montant des coupons et des titres amortis	} déposés.	4,488,990 89	4,506,754 55	- 17,763 66
		} encaissés.	4,452,877 47	4,492,663 82	- 39,786 65
Produit de la taxe	3,205 20		3,209 40	- 3 90
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	} originaires de l'intérieur.	(3) 92,244	80,012	+ 12,229
		} — l'étranger.	59,846	56,465	+ 3,381
Montant des valeurs	} à recouvrer.		(3) 2,634,706 56	2,418,484 26	+ 216,223 30
		} recouvrées	— l'intérieur.	3,005,337 42	2,674,433 93	+ 334,203 49
} — l'étranger.	(4) 4,963,656 55		4,838,772 53	+ 124,884 02
	Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	} — l'intérieur.	2,365,480 02	2,443,884 92	+ 231,295 10
} — l'étranger.			7,157 40	6,703 40	+ 453 70
	Nombre de valeurs protestées en Belgique	} par huissiers.	123	109	+ 14
} par agents des postes.			48	24	- 6

(1) Y compris 54,069 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 417,422-36 et ayant donné un produit de fr. 5,656-10.
 (2) Non compris 1,534 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
 (3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de l'Autriche-Hongrie.
 (4) — — — — — de la Hongrie.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurés.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.	Totaux.				
Intérieur.	1891.	67,701,660	724,502	253,837	68,679,999	16,832,868	1,440,707	18,273,575	86,953,574	31,170,984	3,718,572	
	1890.	66,364,246	687,761	254,789	67,306,796	14,991,028	1,378,570	16,369,598	83,676,394	31,014,761	4,383,756	
	Différences. .	+1,337,414	+ 36,741	- 952	+1,373,203	+1,841,840	+ 62,137	+1,903,977	+3,277,180	+ 156,223	- 665,184	
International.	Expéditions de Belgique.	1891.	14,747,967	459,685	65,601	15,273,253	40,404	19,276	59,680	15,332,933	3,625,401	»
		1890.	13,365,066	423,960	65,522	13,854,548	44,304	18,447	62,751	13,917,299	3,355,638	»
		Différences. .	+1,382,901	+ 35,725	+ 79	+1,418,705	- 3,900	+ 829	- 3,071	+1,415,634	+ 269,763	»
International.	Expéditions de l'étranger.	1891.	13,235,456	541,388	69,459	13,849,303	118,092	33,384	151,476	14,000,779	2,429,856	»
		1890.	13,755,924	500,396	66,827	14,323,147	114,504	21,112	135,616	14,458,763	2,494,678	»
		Différences. .	- 520,468	+ 43,992	+ 2,632	- 473,844	+ 3,588	+ 12,272	+ 15,860	- 457,984	- 64,822	»
En général.	1891.	95,685,083	1,728,575	388,697	97,802,555	16,991,364	1,493,367	18,484,731	116,287,286	37,226,241	3,718,572	
	1890.	93,485,236	1,612,117	387,138	95,484,491	15,149,836	1,418,129	16,567,965	112,052,456	36,865,077	4,383,756	
	Différences. .	+2,199,847	+ 116,458	+ 1,759	+2,318,064	+1,841,528	+ 75,238	+1,916,766	+4,235,830	+ 361,164	- 665,184	

(a) Y compris 54,069 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(d) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local.	{	remis par la Poste	29,021
		— le Télégraphe	702,419
Exprès en dehors de ce rayon.	{	remis par la Poste	17,124
		— le Télégraphe	8,509

Total. 736,875

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 736,875, 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'envoiement (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'encaissement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE SUR LES MAN Service interne.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . . .	1891	44,718,561	60	696,940	»	376,673	43	89,493	90	331,419	03
	1890	44,291,033	»	674,380	03	373,716	99	91,550	25	316,200	»
Différences pour 1891 . . .	en plus	427,528	60	22,559	93	2,956	44	»		44,919	03
	en moins	»		»		»		2,386	33	»	

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		A	A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	35 cent. (a).	50 cent.
Résultats de l'année . . .	1891	81,155,098	8,847,478	29,830,600	66,406,378	3,346,726	12,135,842	380,737	1,107,440
	1890	82,760,531	9,139,535	28,594,166	65,078,201	3,233,569	12,033,703	»	1,069,951
Différences pour 1891 . . .	en plus	»	»	1,236,524	1,328,177	112,857	100,139	350,737	37,489
	en moins	1,605,433	291,057	»	»	»	»	»	»

VA

		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . . .	1891	811,550	93	176,940	56	1,491,534	50	6,610,637	80	669,345	20	3,033,960	50	133,257	95
	1890	827,605	31	182,770	70	1,429,708	39	6,507,820	10	616,773	80	3,008,925	75	»	534,975	50
Différences pour 1891 . . .	en plus	»		»		61,823	20	132,817	70	22,571	40	25,031	75	133,257	95
	en moins	16,054	33	5,821	14	»		»		»		»		»	

(a) Créés en juin 1891 et mis en vente à partir du 1^{er} juillet.

(b) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.

(c) Il n'a été porté en recette, en 1891, que fr. 13,413,391-60, soit en moins fr. 435,064-76, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1^o pour taxe des non-valeurs ; 2^o pour dépôts à la Caisse d'épargne ; 3^o pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en 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 1890, il avait été porté en recette fr. 14,963,415-03.

Comparaison des années 1891 et 1890.

DATS DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste COUPONS et QUITTANCES encaissés périmés	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.					
Service international.												
Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.					
183,895	86	62,625	25	33,016	31	44,024	57	548,758	50	47,021,805	47	
175,443	69	60,427	05	45,314	99	9,059	07	448,534	58	16,455,629	67	
8,482	47	2,498	20	"		4,962	50	100,223	92	566,475	50	
"	"	"	"	42,298	68	"	"	"	"	"	"	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1891 et 1890.

TITÉS.

A		ENVELOPPES lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
1 franc.	2 francs.		Petit format. (b)	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLEES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	
					A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
254,808	68,022	41,805	54,451	125,266	28,192,446	2,123,780	134,995	14,834	3,216,040	22,833	16,204	34,951	237,510,834
245,990	67,978	56,333	54,481	114,263	26,948,775	2,082,054	123,738	13,092	3,110,014	19,745	14,292	35,633	234,797,257
8,908	44	"	"	11,003	1,243,666	41,736	11,257	1,742	106,028	3,088	1,912	"	+ 2,713,577
"	"	14,528	30	"	"	"	"	"	"	"	"	682	

LEURS.

Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.										
254,808	"	136,044	"	4,598	55	5,989	61	13,779	26	1,409,612	30	212,379	"	13,499	50	2,968	80	321,604	"	5,708	25	1,620	40	6,990	20	15,900,566	36
245,990	"	135,956	"	6,196	63	5,992	91	12,568	93	1,347,438	40	208,205	40	12,373	80	2,618	40	311,001	40	4,936	25	1,429	20	7,126	60	15,440,323	88
8,908	"	88	"	"	"	1,210	33	62,183	40	4,173	60	1,125	70	348	40	10,602	60	772	"	191	20	"	"	"	"	+ 460,242	48
"	"	"	"	1,598	08	3	30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	136	40			

$\frac{c}{(1)}$

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

$$\frac{c}{(2)}$$

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1891, dans le régime du service intérieur.

Quant aux tarifs internationaux, des modifications de taxes ont été introduites, à partir du 1^{er} juillet 1891, conformément au règlement de service international arrêté à Paris, le 21 juin 1890, et au tableau des taxes y annexé.

Dans un but d'uniformité, et en vue de faire produire aux courts télégrammes une recette proportionnée au travail qu'ils nécessitent, le principe d'une taxe fixe, combinée avec une tarification par mot qui n'était appliquée que dans les relations de la Belgique avec les Iles Britanniques, les Pays-Bas et le Luxembourg, a été étendu aux autres relations européennes.

Des réductions ont été apportées aux tarifs pour quelques pays d'Europe, notamment pour la France, et le tarif différentiel, applicable aux provinces belges limitrophes de ce pays, a été supprimé.

En outre, dans le régime extra-européen, quelques diminutions de taxes ont été admises pour certains États de l'Australie et pour ceux de l'Amérique du Nord, de l'Amérique centrale et des Indes occidentales.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TELÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1891, et en 1890, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	{ 1891. . .	2,693,650	2,067,080	635,206	5,415,916
	{ 1890. . .	2,661,175	1,985,673	667,449	5,312,295
Différences pour 1891.	{ +	32,457	83,407	- 14,245	+ 101,621
	{ +	1.22 p. %	4.20 p. %	- 2.15 p. %	+ 1.91 p. %
Recette. . .	{ 1891. . .	1,348,248 20	1,607,061 97	588,456 67	5,543,766 84
	{ 1890. . .	1,551,305 10	1,527,106 75½	406,659 84½	5,465,049 68
Différences pour 1891.	{ +	16,943 10	79,953 25½	- 18,183 17½	+ 78,717 16
	{ +	1.11 p. %	5.23 p. %	- 4.47 p. %	+ 2.27 p. %

b. Service intérieur.

Des 2,693,650 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

39,580 urgents ou 1,469 sur 100,000 ;

127 collationnés ou 4 3/4 sur 100,000 ;

149 accusés de réception ou 5 1/2 sur 100,000,

et 11,853 enregistrements ou 440 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,889.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 710,728, soit une augmentation de 21 1/2 p. % sur l'année 1890 ⁽¹⁾.

51 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 13 étaient fondées.

c. Service international.

De 1890 à 1891, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 4,20 p. %.

Les télégrammes urgents ⁽²⁾ ont diminué de 79,571 à 74,664, c'est-à-dire de 6 p. %.

⁽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.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1891.	
		1891.	1890.		
Longueur des lignes.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	Kilomètres. 3,499	Kilomètres. 3,437	+ 62
		— — concédés.	1,334	4,320	+ 14
		sur les routes ordinaires . . .	2,447	4,960	+ 187
		sous terre dans les villes.	14	14	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.		231	137	+ 94	
Ensemble.		7,225	6,868	+ 357	
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	25,056	24,554	+ 502
		— — concédés.	3,786	3,597	+ 189
		sur les routes ordinaires . . .	3,684	3,430	+ 254
		sous terre dans les villes.	311	311	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.		4,560	824	+ 739	
Ensemble.		34,397	32,713	+1,684	

Ces chiffres ne comprennent ni 588 kilomètres de lignes (comportant 2,038 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,191 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 69 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1892, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 37,713 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	}	a. Système Morse	1,540
		b. — Hughes	74
		c. Autres systèmes.	1
		Total.	1,615

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1891, de 6,443 agents, répartis comme il suit :

	En 1891.		En 1890.		Différences pour 1891.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	205	»	194	»	+ 11	»
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux	4,037	400	964	409	+ 73	- 9
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	1,242	400	4,438	409	+ 84	- 9
3° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs	4,628	23	4,744	23	- 83	»
Ensemble	2,870	423	2,869	432	+ 4	- 9
	2,993		3,004			- 8
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,304	446	3,504	430	- 200	+ 46
TOTAUX	6,474	269	6,373	262	- 499	+ 7
	6,443		6,635			- 192

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont, en 1891, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur fr.	1,548,248	20	}	
— international	1,607,061	97		
— de transit	588,456	67		
				5,845,766 84
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	157,246	90	}	
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	16,920	»		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	4,502	25		
Recettes téléphoniques (2).	242,571	72		421,240 87
Total. . . fr.				3,965,007 71

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

(2) 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.

D'autre part. . fr. 5,965,007 71

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1891, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	{ Traitements fixes fr. 2,886,000 ⁽²⁾ } { Salaires 996,000 ⁽²⁾ }	5,882,000 »
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.		
		41,189 56
Matériel, objets de consommation		
		552,000 » ⁽²⁾
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes)		
		72,563 02
	Total. . fr.	4,549,752 58 ⁽²⁾

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de fr. 584,744 67

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1891, à fr. 6,595,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains)		5,874,869 13
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier		2,165,502 49
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées		219,598 15
Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'État.	{ Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 118,425 30 } { Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . 136,566 59 }	254,991 89
	Ensemble. . fr.	6,512,561 66
	Approvisionnement	60,692 23
Travaux prévus et non exécutés au 31 décembre 1891		21,746 11
	Total égal. . . fr.	6,595,000 »

(¹) Chiffres approximatifs.

Répartie sur les 54,597 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 6,595,000 francs revient à fr. 194-75 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.	58,018 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	73,892 14	
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	15,772 07	
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer.	219,815 79	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	136,000 »	
Même coopération pour les télégrammes de service (1)	313,600 »	
	Fr.	<u>759,080 »</u>
Total des prestations.	fr.	<u>797,098 »</u>

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 1891, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 205,902 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense totale, en 1891, est donc composée des éléments suivants :

Somme payée par le Télégraphe	fr.	4,349,752 38
— — par d'autres services	797,098 »	
Ensemble.	fr.	<u>5,146,850 38</u>
<i>A déduire</i> : produits accessoires (2)	421,240 87	
Reste, dépense.	fr.	<u>4,725,609 51</u>

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de 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.

(2) Pour transport de lettres ou cartes postales par exprès, pour location de fils et d'appareils et pour recettes téléphoniques. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes.

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme les années précédentes, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne	14	unités de dépense.
— — international	8	—
— — en transit	4	—
— de service	11	—

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1891, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	{	internes	$2,695,650 \times 14 =$	57,710,820
		internationaux	$2,067,080 \times 8 =$	16,536,640
		en transit	$655,206 \times 4 =$	2,612,824
		Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.		56,860,284
		Télégrammes de service (1)	$5,120,555 \times 11 =$	54,525,663
		Total général		91,185,947

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,725,609-51) équivaut à 0,05182 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.		RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
		Fr.	Fr.				de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privées	internes	44	0.7255	0.8748	Fr. 4,954,288	Fr. 4,548,248	Fr. »	Fr. 406,040
	internationaux	8	0.4146	0.7774	857,044	1,607,062	750,018	»
	en transit	4	0.2073	0.5947	135,510	388,456	252,946	»
TOTAUX	—	—	—	2,946,842	3,543,766	1,002,964	406,040	
Télégrammes de service	11	0.57	»	1,778,766	»	+ 596,924	1,778,766	
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL	—	—	—	4,725,608	3,543,766	1,003,494	2,484,806	
							— 4,181,612	

La télégraphie privée et de service a donc coûté, en 1891, 4,181,612 francs

(1) Ce total ne comprend pas 127,225 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

de plus qu'elle n'a rapporté au Trésor; mais deux cinquièmes, environ, de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transports gérés par l'État.

La télégraphie privée seule a produit un bénéfice net de 596,924 francs et les télégrammes de service ont coûté 1,778,766 francs. Une dépense de 797,098 francs étant supportée par différents services du Département autres que celui des télégraphes (§ 2, B), ce dernier prend à sa charge une somme égale à 1,778,766 moins 797,098, soit 981,668 francs.

En retranchant de cette somme l'excédent (596,924 francs) afférent aux télégrammes privés, on retrouve le chiffre de 584,744 francs, indiqué page C/8 comme déficit du service des télégraphes seul.

Le compte du télégraphe avec les autres services du Département s'établit comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit en moins.
	Nombre.	Dépenses.		
Chemins de fer de l'État	2,818,562	fr. 1,609,975	fr. 759,080	fr. 850,895
— — concédés	203,902	120,756	»	120,756
Autres services	93,869	43,037	58,018	10,019
Totaux	5,120,555	fr. 1,778,766	fr. 797,098	fr. 981,668

Si dans ses relations avec les autres services publics et notamment avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 981,668 francs de plus qu'il ne reçoit, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association soit défavorable à l'un plus qu'aux autres. En effet, les moyens d'exploitation que les chemins de fer de l'État fournissent au Télégraphe et qui sont évalués à 759,080 francs coûteraient beaucoup plus à ce dernier s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 2,818,562 télégrammes de service qui coûtent, au Télégraphe, 1,609,975 francs, coûteraient bien plus aux Chemins de fer si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut donc affirmer que ces deux services gagnent l'un et l'autre à être associés.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

Téléphonie locale. — L'État a établi et mis en exploitation, pendant l'année 1891, un groupe téléphonique ayant son centre principal à Landen, avec bureaux centraux auxiliaires à Hamnut, Saint-Trond, Tirlemont et Waremmé; un bureau semblable a été ouvert à Hasselt, dans le même groupe, à partir du 1^{er} janvier 1892. Les groupes téléphoniques d'Ostende-Middelkerke-Nieuport-Bains et de Bruges-Blankenberghe-Heyst ont été fusionnés et forment ensemble le groupe du littoral.

Dans le courant de la même année, il a été créé des bureaux centraux téléphoniques, savoir : à Vilvorde, par la Compagnie belge du Téléphone Bell; à Péruwelz et à Heyst-sur-Mer, par l'État. Ces bureaux font respectivement partie des réseaux ou groupes de Bruxelles, de Tournai et du littoral. En outre des bureaux publics ont été ouverts à Tournai (station) et à Bruges (centre).

En vertu des conventions conclues en 1889 et en 1890 avec les concessionnaires des réseaux téléphoniques, l'État a créé, en 1891, en lieu et place de ces concessionnaires, des bureaux publics téléphoniques à : Bruxelles (Porte de Namur), Anvers (Bourse), Namur (station), Liège (outre Meuse), Wetteren (station) et Seraing (poste).

Au 1^{er} janvier 1892, le nombre des bureaux publics exploités par l'État était de 33, se décomposant de la manière suivante :

Bureaux ouverts dans les réseaux de l'État.	41
Bureaux ouverts dans les réseaux concédés, à la décharge des concessionnaires.	22
Total.	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 33

Au 1^{er} janvier 1892, le nombre des abonnés aux réseaux téléphoniques était de : 1,845 à Bruxelles; 1,496 à Anvers; 704 à Gand; 840 à Liège; 594 à Verviers-Spa; 299 à Charleroi; 569 à Mons; 186 à Namur; 152 dans le groupe du littoral; 142 à Louvain; 44 à La Louvière; 58 à Malines; 37 à

Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas; 78 à Courtrai-Roulers; 71 à Tournai-Péruwelz et 66 dans le groupe de Landen. Total 6,981 abonnés.

A la même date, le nombre des abonnés disposant d'un double fil de raccordement au bureau central de la concession était de 78 à Bruxelles; de 4 à Liège; de 3 à Anvers; de 2 à Gand et de 14 à Verviers-Spa. Dans les réseaux de l'État et dans le réseau concédé de Courtrai-Roulers, tous les abonnés indistinctement sont raccordés, sans surtaxe, par deux fils au bureau central du réseau.

Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés des réseaux téléphoniques et les bureaux télégraphiques a été organisé dans le courant de l'année, à : Heyst-sur-Mer, Vilvorde, Péruwelz, Landen, Saint-Trond, Tirlemont, Waremme et Hannut.

Le nombre des bureaux télégraphiques où ce service est effectué est ainsi porté de 53 à 41.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie, s'est élevé :

En 1889 à 691,098	}	augmentation : 109,171.
En 1890 à 800,269		
En 1891 à 875,266	|	— 72,997.

soit un accroissement moyen de 91,000 par exercice et de 12.p. % environ d'une année à l'autre.

Les bureaux de dépôts de télégrammes établis à Andenne (poste) et à Malines (centre), ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique de l'État.

Dans les bureaux de dépôt de télégrammes disposant de cabines téléphoniques accessibles au public, les expéditeurs ont la faculté de téléphoner eux-mêmes leurs télégrammes au bureau télégraphique de raccordement.

En vertu de l'arrêté royal du 50 juillet 1891, les abonnés d'un groupe ou réseau téléphonique urbain utilisant soit leurs postes particuliers, soit ceux des cabines publiques, ainsi que les non-abonnés opérant dans les cabines publiques, peuvent être admis, moyennant l'obligation de souscrire un abonnement spécial, à échanger des communications avec les stations de chemins de fer déterminées, faisant partie du groupe ou réseau et ce, par l'intermédiaire des bureaux télégraphiques ou téléphoniques reliés, fonctionnant dans ces stations; la taxe à acquitter est de 100 francs pour une année entière ou de 60 francs par semestre; au 31 décembre dernier, l'administration avait accordé quatre abonnements de l'espèce.

Téléphonie interurbaine. — Les communications des réseaux et groupes entre eux, étaient organisées, au 31 décembre 1891, au moyen de soixante-quatre circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe; la longueur totale de ces lignes comportait un développement de 8,566 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

A la même date, cinq circuits offrant un développement de 504 kilomé-

tres de fils conducteurs, servaient exclusivement à la téléphonie interurbaine (1).

Au 31 décembre les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de six heures réparties entre dix-huit abonnés.

Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Anvers . . . . .	|	Mons, Namur.
Vilvorde.	{	Anvers, Gand, Mons, La Louvière, Charleroy, Namur, Liège, Louvain, Malines, Termonde- Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, groupe du littoral, Courtrai-Roulers, Verviers-Spa, Tournai.
Péruwelz	{	Bruxelles-Vilvorde, groupe du littoral, Courtrai- Roulers, Mons, Gand, Anvers, Termonde-Alost- Lokeren-Saint-Nicolas.
Tournai-Péruwelz.	|	La Louvière, Malines.
Groupe de Landen.	{	Bruxelles-Vilvorde, Anvers, Liège, Louvain, Tour- nai-Péruwelz.
Namur . . . . .	|	Verviers-Spa.

Le groupe du littoral et celui de Tournai-Péruwelz ont été mis en relation avec les bureaux publics du réseau de Liège et avec les abonnés raccordés par double fil au bureau central de Liège.

En outre le service a été ouvert entre le groupe de Tournai-Péruwelz et les bureaux publics du groupe de Verviers-Spa, les abonnés raccordés par double fil au bureau central de Verviers et les abonnés de Spa.

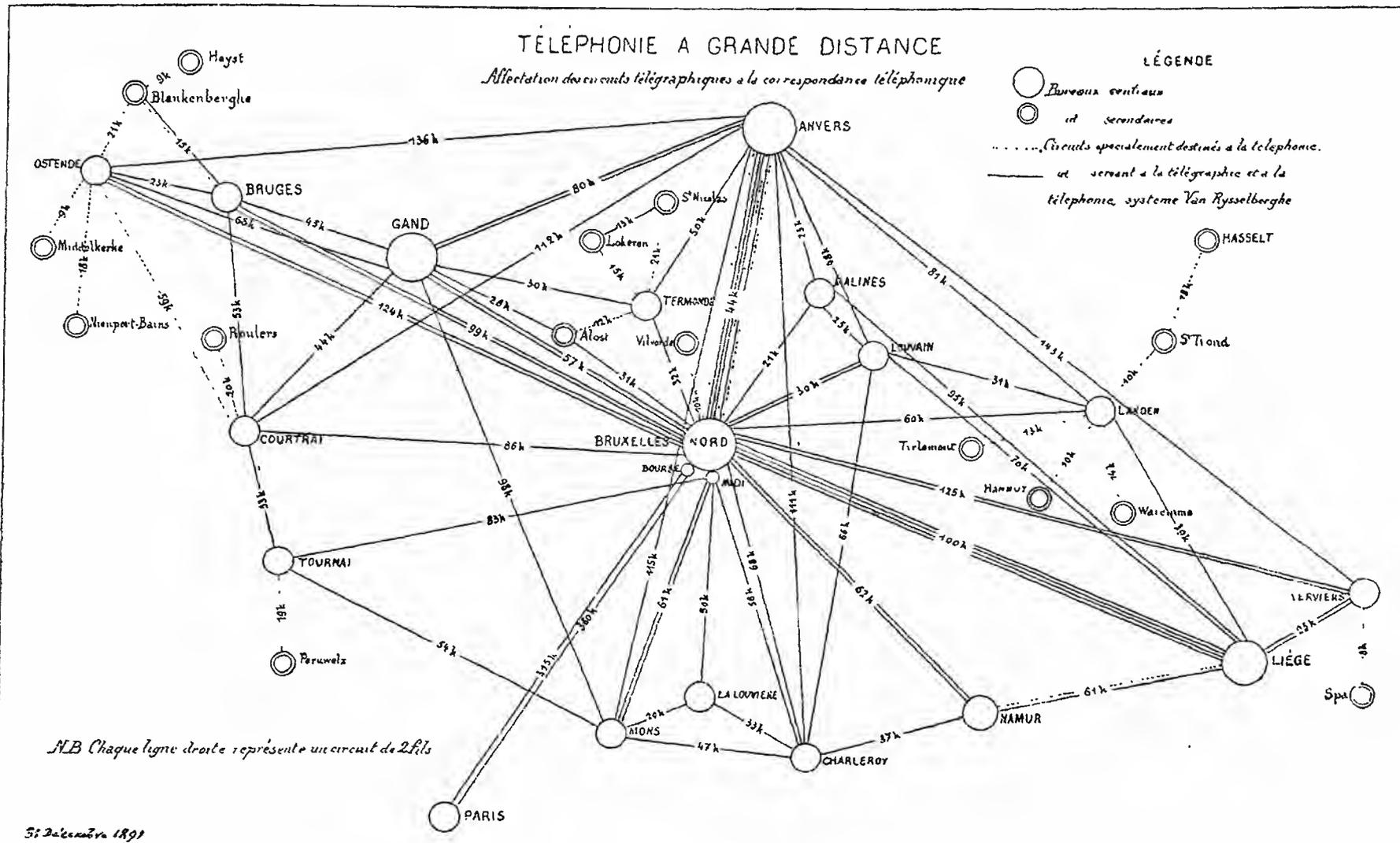
(1) Voir la carte figurant ci-contre et l'annexe II.

TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE

Affectation des circuits télégraphiques à la correspondance téléphonique

LÉGENDE

- Bureaux centraux
- Bureaux secondaires
- Circuits spécialement destinés à la téléphonie.
- Circuits servant à la télégraphie et à la téléphonie, système Van Rysselberghe



N.B. Chaque ligne droite représente un circuit de 2 fils

31 Décembre 1891

Statistique comparative de l'exploitation téléphonique interurbaine.

	1886	1887	1888	1889	1890 (abonnements compris)	1891 (abonnements compris)
Nombre de conversations .	35,077	46,720	53,621	61,575	80,420	108,459
Recette	37,423 50	49,488 50	56,343 50	65,172 .	88,398 66	125,415 42

Téléphonie internationale. — Aucune modification n'a été apportée, pendant l'année 1891, aux conditions de fonctionnement du service téléphonique Bruxelles-Paris.

Au 31 décembre, il y avait à Bruxelles, sept lignes privées à fil double, raccordées au bureau téléphonique de l'État, à la Bourse, en vue de la correspondance exclusive avec Paris.

Pour des raisons d'ordre technique, les raccordements à deux fils sont seuls admis aux échanges téléphoniques entre les abonnés des deux villes.

Le nombre des correspondances à taxe pleine dans le service Bruxelles-Paris, qui était de 51,880 en 1890, n'est plus que de 50,521 en 1891, soit une diminution de 4.89 p. %. La part belge de la recette, abonnement compris, a atteint la somme de fr. 50,623-60, soit une diminution de 1.59 p. % sur 1890.

A la même date, les séances d'abonnements étaient au nombre de vingt-huit comportant quotidiennement une durée de 3 heures 20 minutes réparties entre huit abonnés.

L'administration française a reconnu l'insuffisance des deux circuits actuels Bruxelles-Paris; la pose d'un troisième circuit a été commencée et est presque achevée en ce qui concerne la section belge.

Les négociations engagées avec l'administration française, en vue de donner de l'extension aux relations téléphoniques entre les deux pays, ont abouti à la conclusion d'une convention destinée à régler, d'une façon générale, le service de la correspondance téléphonique franco-belge; cette convention, qui a été signée par les deux gouvernements, le 31 août 1891, est soumise à la Législature française, et tout permet d'espérer qu'elle sera mise à exécution au commencement de l'année 1892.

Des négociations ont été entamées avec l'administration néerlandaise, en vue de l'établissement d'un service téléphonique hollando-belge.

Raccordements télégraphiques et téléphoniques privés. — Au 31 décembre 1891, trente-trois établissements privés étaient raccordés, soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.



ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1891 et 1890.

		1891.		1890.		
		RELATIONS				
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Correspondances privées.						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots	•	58.27	•	58.70	
	11 à 15 —	68.44	23.02	68.22	22.50	
	16 à 20 —	18.16	9.98	18.30	9.75	
	21 à 30 —	9.73	5.78	9.85	6.00	
	31 à 40 —	2.57	1.80	2.50	1.95	
	41 à 50 —	0.64	0.61	0.70	0.58	
	Au delà de 50 mots	0.46	0.54	0.43	0.52	
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	84.59		84.54		
	— complexes	43.98		43.84		
	— urgents	1.43		1.62		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.17	0.94	1.09	0.93	
	Nouvelles de bourse	5.12	14.58	4.14	14.98	
	Transactions commerciales	38.17	52.49	38. »	52.27	
	Correspondances de journaux	1.17	1.56	1.09	1.34	
	Affaires privées	54.37	30.43	55.68	30.48	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	15.79	11.21	15.68	11.17	
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		3,044,656		2,761,762		
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains	71.5	92.9	70.7	92. »
		Colis égarés ou dévoyés	9.8		9. »	
		Affaires diverses	11.6		12.3	
	Service du Télégraphe		4.2		4.5	
	— de la Poste		2.8		3.4	
	— de la Marine		0.1		0.1	
		100. »		100. »		

(1) Non compris 205,902 télégrammes en 1891 et 194,306 télégrammes en 1890, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° II. — *Téléphonie à grande distance. — Communications établies par l'intermédiaire d'un troisième bureau central.*

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAU central intermédiaire.	LONGUEURS en kilomètres.
Anvers avec le groupe du littoral :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles .	443 (1)
2° — d'Ostende	— .	468 (1)
Anvers avec Liège		
— Namur	— .	444
— Tournai-Péruwelz	— .	406
Charleroy avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	99 et 87 (2)
2° — de Termonde	— .	400 et 88 (2)
Courtrai-Roulers avec Mons		
— — — Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :	Tournai .	87
1° par le circuit d'Alost.	Gand . . .	70
2° — de Termonde	— . . .	74
Gand avec Tournai-Péruwelz.		
	} Courtrai .	77
	} Bruxelles .	140
La Louvière avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	81
2° — de Termonde	— .	82
La Louvière avec Tournai-Péruwelz.		
	Mons. . .	74
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Tournai-Péruwelz.		
	Bruxelles .	443
Liège avec le groupe du littoral :		
1° par le circuit de Bruges.	— .	199 (1)
2° — d'Ostende	— .	224 (2)
Liège avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	431
2° — de Termonde	— .	432
Liège avec Tournai-Péruwelz		
	— .	483 (2)

(1) Les communications peuvent également être échangées par le circuit direct Anvers-Ostende.
(2) Selon que l'on utilise les circuits C1 ou C2.
(3) Relations limitées, dans les réseaux de Liège et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAU central intermédiaire.	LONGUEURS en kilomètres.
Littoral (groupe du) avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit de Bruges et le circuit d'Alost . . .	Gand . . .	71
2° — — — — de Termonde.	— . . .	75
3° — d'Ostende — d'Alost.	— . . .	94
4° — — — — de Termonde.	— . . .	98
Littoral (groupe du) avec Tournai-Péruwelz :		
1° par le circuit de Bruges	Courtrai . .	86
2° — d'Ostende	— . . .	92
Littoral (groupe du) avec Verviers-Spa :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles .	224 (*)
2° — d'Ostende	— . . .	249 (*)
Louvain avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— . . .	61
2° — de Termonde	— . . .	62
Malines avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— . . .	52
2° — de Termonde	— . . .	53
— Tournai-Péruwelz	— . . .	104
Mons avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— . . .	92
2° — de Termonde	— . . .	93
Namur avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— . . .	93
2° — de Termonde	— . . .	94
Tournai-Péruwelz avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— . . .	114
2° — de Termonde	— . . .	115
Verviers-Spa avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas .		
1° par le circuit d'Alost	— . . .	156 (*)
2° — de Termonde	— . . .	157 (*)
— Tournai-Péruwelz	— . . .	208 (*)
— Namur	Liège . . .	86

(*) Relations limitées, dans les réseaux de Liège et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

$\frac{D}{(2)}$

PARTIE D.

MARINE.

9/2

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1891.	Fin 1890.	DIFFÉRENCES POUR 1891.
Bateaux à vapeur.	20	20	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	20	26	+ 5
Garde-pêche et navire-école.	5	5	»
Embarcations à vapeur.	3	5	»
Totaux	53	52	+ 5
Canots	207	194	+ 13

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

Fonctionnaires et employés.	Fin 1891. 1,075	Fin 1890. 1,009	Différences p ^r 1891. + 64
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	41	41	»
Ouvriers	183	174	+ 9
Totaux.	<u>1,267</u>	<u>1,194</u>	<u>+ 73</u>

II.

Services d'exploitation.§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

En 1891, le mouvement des voyageurs a été de 85,555, dépassant de 7,667, soit de 10 p. %, celui de 1890. Jamais pareil chiffre n'avait été atteint antérieurement.

Le mouvement de 1890 était supérieur de 41 p. % à celui de 1889. Le mouvement de 1891 est de 56 p. % plus élevé que ce dernier.

D'après les relevés des billets vendus, la répartition des voyageurs s'établit comme il suit :

Trafic anglo-belge	56,441
Trafic de transit	27,094

Il y a, sur les résultats de 1890, une augmentation de 3,454 voyageurs en service anglo-belge et de 4,213 voyageurs en transit.

Mais cette répartition ne peut se faire d'une façon rigoureuse : des billets Ostende-Douvres ou Ostende-Londres, figurant dans le service anglo-belge, sont utilisés par des voyageurs munis par les agences de transport de billets pour au-delà de la Belgique, ou encore par des passagers porteurs de billets circulaires en destination d'Ostende, vendus en Suisse, en Allemagne, en Autriche, etc. Le nombre de voyageurs en transit, indiqué plus haut, est donc en dessous de la réalité.

La recette totale de la ligne — y compris les produits extraordinaires et le subside du gouvernement anglais — a été de fr. 969,697-25, dépassant de fr. 89,781-85 celle de 1890. Le service des voyageurs intervient pour fr. 66,248-60 dans cet accroissement. Sauf le poste des billets aller et retour à prix réduits, 1^{re} classe, qui présente une dépression, tous les autres postes de ce service sont en progression.

Pour la première fois, depuis qu'un tarif pour la location des anciennes malles a été établi (arrêté ministériel du 28 février 1889), il a été fait application de ce tarif; d'où une recette de 400 francs.

Les résultats exposés ci-dessus démontrent que les avantages de la ligne d'Ostende-Douvres sont de plus en plus appréciés par le public. Il est permis d'espérer que la progression s'accroîtra encore davantage lorsque la ligne disposera des nouveaux steamers en construction.

Un des facteurs du succès de la ligne est une bonne organisation des correspondances internationales. Celles-ci ont été améliorées en 1891 :

A. Depuis le 1^{er} juin, l'express d'Orient, d'une part, et le train partant d'Ostende pour Bâle à 4 heures 26 minutes du soir, d'autre part, ont été modifiés.

Ces modifications ont eu pour résultat d'établir la correspondance entre les deux trains en question, à Strasbourg.

B. Depuis le 1^{er} février 1891, d'importantes améliorations ont été apportées au train qui partait de Londres (Cannon street) à 1 heure 10 minutes de relevée. Ce train a été retardé au départ de Londres jusqu'à 5 heures 42 minutes du soir, et il a été mis en coïncidence au départ d'Ostende avec un train express nouveau à marche rapide, dont l'horaire a été réglé de façon à permettre d'amener les voyageurs à Cologne à 7 heures 17 minutes du matin, c'est-à-dire en temps utile pour assurer la correspondance des trains se dirigeant sur Francfort à 7 heures 55 minutes du matin, sur Berlin à 7 heures 40 minutes du matin, sur Hambourg à 8 heures 55 minutes du matin et sur Vienne à 9 heures 10 minutes du matin.

C. Depuis le 1^{er} juin, le train qui partait de Bâle pour Bruxelles-Ostende et l'Angleterre à 8 heures 55 minutes du soir a été retardé jusqu'à 9 heures 11 minutes du soir au départ de Bâle, et de 8 heures du matin à 8 heures 15 minutes du matin à l'arrivée à Bruxelles. La durée du voyage, en ce qui concerne les relations de Bâle pour au-delà de Bruxelles dans la direction d'Ostende et de l'Angleterre, a été ainsi diminuée de 16 minutes.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits colis et des colis messageries, le mouvement et les recettes de 1891 présentent, sur les résultats de 1890, les excédents ci-après :

MOUVEMENT.		RECETTE.
		Francs.
a. Colis postaux	34,843 pesant 404,439 kil. . . .	9,048 75
b. Petits colis	44,335 — 34,498 — . . .	2,780 84
c. Colis messageries	. . . . 372,535 — . . .	14,481 07

Les transports de chevaux, équipages et colis journaux ont également procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à 803 francs, fr. 241-05 et 62-70.

Quant au trafic des finances, il a subi une légère dépression (fr. 222-50) due aux fluctuations ordinaires du commerce.

En résumé, la situation des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, chevaux, équipages, etc., présente pour 1891 un excédent de recette d'environ 23,500 francs comparativement à 1890.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1891, à 2,197 ; il avait été, en 1890, de 2,195.

La durée moyenne des traversées a été :

1^o Pour les paquebots d'ancien type, de 4 heures 45 minutes ;

2^o Pour les deux grands paquebots construits en Écosse, de 3 heures 26 minutes ;

3° Pour les trois grands paquebots construits par la Société « John Cockerill », à Seraing, de 3 heures 43 minutes.

II, P. D. La dépense d'exploitation a été supérieure de fr. 452,055-42, à celle de 1890.

Cette différence provient, en majeure partie, des grosses réparations qui ont dû être effectuées à trois grands paquebots, des indemnités payées aux familles des victimes de l'abordage survenu en 1889, entre les steamers « Comtesse de Flandre » et « Princesse Henriette », enfin de l'indemnité transactionnelle allouée aux familles de trois pêcheurs de Heyst qui ont perdu la vie, en 1888, à la suite d'une collision entre leur chaloupe et le steamer « Prince Baudouin ».

Le résultat de l'exploitation en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, ressort par une moins-value de fr. 362,273-57.

En 1890, chaque traversée avait coûté, en moyenne, fr. 869-85 et avait produit fr. 400-87. En 1891, le coût a été de fr. 1,074-82 et le produit de fr. 441-37.

Voici les résultats par traversée (115 kilomètres) :

	En 1891.	En 1890	Différences pour 1891
Coût par kilomètre	9 35	7 56	+ 1 79
Produit —	3 84	3 49	+ 0 35

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, P. D. La dépense qui avait été, en 1890, de fr. 103,580-23, s'est élevée, en 1891, à fr. 115,419-32; l'augmentation provient de ce que le service est assuré, depuis le mois de mai 1891, à l'aide de trois bateaux au lieu de deux comme antérieurement.

Le tableau comparatif du mouvement, détaillé ci-après, témoigne d'une augmentation générale sur tous les postes, principalement sur celui des voyageurs.

	Mouvement		Différences pour 1891.
	En 1891.	En 1890.	
Voyageurs	1,641,081	1,613,364	+ 27,717
Animaux	105,410	104,950	+ 460
Colis	5,533	4,794	+ 739
Véhicules	62,793	62,687	+ 106
Coupons délivrés.	<u>1,814,817</u>	<u>1 785 795</u>	+ <u>29.022</u>
Suppléments.	8,447	7,646	+ 801

La recette (fr. 66,781-60) a dépassé de fr. 1,274-51 celle de 1890.

Un nouveau steamer de passage, le « Stad Antwerpen », construit par la Société « de Maas », à Delfshaven, a été mis en service au commencement de mai 1891.

L'ancien bateau « Ville d'Anvers », qui était hors de service, a été remis à l'Administration des Domaines pour être vendu.

Depuis le mois de novembre 1891, trois traversées supplémentaires de la rive gauche vers Anvers sont effectuées le lundi matin, afin d'accélérer le transport du bétail destiné au marché de la ville.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote se traduit, en 1891, par 8,954 navires, soit 190 de moins qu'en 1890.

Le tonnage général pour Anvers qui avait été de 9,002,723 tonneaux en 1890, s'est élevé à 9,426,179 tonneaux en 1891. Par suite du charriage des glaces la navigation sur Anvers a été interrompue pendant presque tout le mois de janvier 1891.

La recette du pilotage dans les divers ports du pays a été de fr. 2,599,006-66, soit fr. 76,146-63 de plus qu'en 1890. La dépense a été, par contre de fr. 2,401,243-03, soit une augmentation de fr. 64,541-23. Cette différence résulte du mouvement ascensionnel des recettes, les pilotes recevant des appointements calculés d'après le produit de leurs prestations. II, p. D.

Les deux goélettes et le cutter adjudés en 1890 et destinés à renforcer le matériel flottant de la station du pilotage établie aux Bouches de l'Escaut, ont été mis en activité en 1891.

Un bateau pilote a été adjudé dans le courant de l'année pour remplacer un cutter de Nieuport hors d'usage.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

Le service des phares et fanaux a procuré, en 1891, une recette de fr. 1,188,719-60, soit une augmentation de fr. 52,340-50 sur celle de 1890 (fr. 1,136,379-10). II, p. D.

La dépense, en 1891 (fr. 252,371-34), présente une augmentation de fr. 34,232-32 sur celle de 1890 (fr. 198,131-92). Cet accroissement a eu pour cause principale les frais nécessités par le remplacement, dans l'Escaut, de deux ducs d'Albe enlevés par les glaçons pendant l'hiver 1890-1891.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de remorque avait produit en 1890 fr. 22,141-90; en 1891, la recette s'est élevée fr. 23,362-63. II, p. D.

La dépense a été réduite de fr. 46,062-26, à fr. 40,519-94. La diminution de fr. 5,542-32 provient de ce que l'exercice précédent avait eu à supporter une partie des frais occasionnés par le renouvellement effectué en 1889 de la chaudière tubulaire de l'un des remorqueurs.

§ 6. POLICE MARITIME.

II, p. D. Le produit des actes des commissariats maritimes s'est chiffré, en 1891, par fr. 129,311-48, en diminution de fr. 304-75 sur celui de 1890.
La dépense, en 1891, a dépassé de fr. 1,109-29 celle de 1890, qui avait été de fr. 98,323-83.

III.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Pendant l'été de 1891, des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées dans l'Escaut et la mer du Nord.

I, p. D. La dépense pour ce service, qui avait été, en 1890, de fr. 107,098-80 est descendue, en 1891, à fr. 47,433-83, soit une diminution de fr. 59,664-97 ; l'exercice précédent avait donné lieu à une augmentation de dépenses exceptionnelle, par suite du renouvellement des chaudières tubulaires du steamer employé aux opérations hydrographiques.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Le nombre des élèves fréquentant les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende s'est un peu augmenté ; de 80, il s'est élevé, en 1891, à 94, soit 14 élèves de plus.

Le nombre de bourses et demi-bourses d'études accordées en 1891 a été de 38 ; il en avait été octroyé 43 l'année précédente.

28 diplômes ont été conférés, en 1891, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1891.	1890.
Long cours	28	22
Cabotage.	"	3

Le cours de navigation de Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1891, par 17 élèves, soit 7 de plus que l'année précédente.

II, p. D. En 1891, la dépense pour les écoles de navigation a été de fr. 23,783-43, soit fr. 986-16 de moins qu'en 1890.

16 élèves à l'école de navigation d'Anvers, et 26 à celle d'Ostende, ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines ; 3 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe et 4 de mécanicien de 2^e classe ont été délivrés.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

II, p. D. La dépense en 1891 (fr. 193,866-99) est restée à peu près la même qu'en 1890 (fr. 193,936-23).

Le garde pêche à voiles « Ville d'Ostende » et l'avis « Ville d'Anvers » ont été affectés alternativement et d'une manière presque incessante à la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

§ 4. SAUVETAGE.

Les accidents de mer n'ont pas été fréquents sur nos côtes pendant l'exercice écoulé. A Nieuport, le personnel de la station a ramené à terre un homme sur les trois qui composaient l'équipage d'une chaloupe en détresse. A Blankenberghe, trois pêcheurs formant l'équipage d'un sloop de pêche qui avait été jeté à la côte, ont été sauvés.

Un des remorqueurs d'Ostende a renfloué une chaloupe de pêche.

La dépense, en 1891, est inférieure de fr. 6,039-90 à celle de 1890 ; cette différence résulte des charges extraordinaires qui avaient grevé l'exercice précédent et dont il a été parlé au compte rendu de l'année dernière.

IV.

Résultats financiers

§ 1^{er}. RECETTES.

En 1890, les recettes procurées par les divers services de la marine s'étaient élevées à fr. 4,756,619-73 ; elles ont été, en 1891, de fr. 4,976,879-22, en augmentation de fr. 220,259-49 sur l'exercice précédent. II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses, qui avaient été, en 1890, de fr. 5,071,140-53, sont montées, en 1891, à fr. 5,562,610-36 ; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 491,469-83. II, p. D.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 271,210-34 en faveur de 1890.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK.

L'annexe III résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1891 et en 1890. Elle indique, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874). III, p. D.

Le mouvement général était, pour 1890, de 293,506 tonneaux de marchandises et de 45,773 passagers. En 1891, il est représenté par 270,654 ton-

neaux de marchandises et 55,218 passagers. Le nombre des traversées, pendant ce dernier exercice, s'est élevé, dans les deux sens, à 100.

§ 2. SERVICE SUR L'AUSTRALIE.

La Compagnie concessionnaire de ce service avait effectué, en 1890, 13 voyages d'Anvers sur l'Australie; elle avait embarqué 19,554 tonneaux de marchandises et pris 830 émigrants. En 1891, le nombre des traversées a été de 17, le total des marchandises embarquées de 31,663 $\frac{1}{3}$ tonneaux et le nombre des émigrants de 845.

L'année précédente, 10 bâtiments avaient fait retour d'Australie à Anvers, important 5,986 $\frac{1}{2}$ tonneaux de marchandises. En 1891, ces chiffres ont été réduits à 8 traversées et à 2,683 tonneaux de marchandises.

Le taux moyen du fret à l'exportation, qui avait été de fr. 38-89 en 1890, a été réduit à fr. 28-05 en 1891. A l'importation, il est monté de fr. 103-37, en 1890, à fr. 128-63 en 1891.

Les avantages pécuniaires accordés à la Compagnie s'étaient élevés, en 1890. déduction faite des amendes, à 33,700 francs; en 1891, ils ont été de 28,500 francs.

En vertu d'une convention signée le 3 février 1891, les départs d'Anvers pour Adelaïde, Melbourne et Sydney s'effectuent tous les vingt et un jours, à partir du 7 février 1891. La convention du 24 juin 1889 ne stipulait qu'un départ toutes les quatre semaines. Toutefois, il a été entendu que la subvention de 1,500 francs, prévue à l'article 6 de la convention du 24 juin 1889, ne sera pas due pour les voyages qui excéderont annuellement le nombre de 13, soit au départ d'Anvers, soit au retour d'Australie.

ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
 Comparaison des années 1891 et 1890.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.					
	ANNÉES.		Différences pour 1891.	ANNÉES.		Différences pour 1891.	ANNÉES.		Différences pour 1891.			
	1891.	1890.		1891.	1890.		1891.	1890.				
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	11,420	10,965	+ 455	105,994	101,974	+ 4,009		
		2 ^e —	"	"	25,789	21,395	+ 4,394	178,258	148,695	+ 29,560		
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	291	250	+ 41	1,353	1,162	+ 190		
		2 ^e —	"	"	389	336	+ 53	1,354	1,176	+ 178		
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	10,964 ⁽¹⁾	10,652 ⁽¹⁾	+ 312	81,607	70,091	+ 2,316		
		2 ^e —	"	"	20,690 ⁽¹⁾	17,576 ⁽¹⁾	+ 3,114	115,316	97,080	+ 17,360		
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	7,342 ⁽¹⁾	8,602 ⁽¹⁾	- 1,260	36,055	39,999	- 3,943		
		2 ^e —	"	"	6,650 ⁽¹⁾	6,080 ⁽¹⁾	+ 570	23,025	21,128	+ 2,797		
	Billets combinables, 2 ^e classe.		"	"	"	12	- 12	"	67	- 67		
	Location de malles spéciales		"	"	"	"	"	400	"	+ 400		
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe		29,569	24,241	+ 5,328	"	"	69,468	58,966	+ 12,502			
Petites cabines		721	679	+ 42	"	"	5,047	4,753	+ 294			
Grandes cabines		1,154	1,123	+ 31	"	"	16,156	15,722	+ 434			
Cabines spéciales		11	6	+ 5	"	"	308	168	+ 140			
— de luxe		5	4	+ 1	"	"	375	300	+ 75			
Ensemble		—	—	—	83,535 ⁽²⁾	75,868 ⁽²⁾	+ 7,667	635,438	589,180	+ 60,248		
Bagages Kilog.		232	258	- 26	10,970	13,310	- 2,340	774	927	- 153		
Chevaux Têtes.		"	"	"	32	12	+ 20	1,284	481	+ 803		
Chiens —		"	"	"	87	272	- 185	404	1,264	- 860		
Voitures à deux roues Nombre.		"	"	"	3	"	+ 3	241	"	+ 241		
Finances		de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.		"	2,035	2,088	- 52	1,018	1,044	- 25		
		de plus de 1,000 francs. —		"	"	393	- 393	"	196	- 196		
Journaux Kilog.		"	"	"	81,390	79,300	+ 2,090	2,441	2,379	+ 62		
Colis postaux		de 3 kilog. et moins.		184,681	151,250	+ 33,431	554,043 ⁽¹⁾	453,750 ⁽⁴⁾	+ 100,293	46,170	37,812	+ 8,357
		de 3 à 5 kilog.		7,720	6,338	+ 1,382	23,160 ⁽¹⁾	19,015 ⁽⁴⁾	+ 4,146	3,860	3,169	+ 691
Petits colis.		de 5 kilog. et moins. —		117,371	108,297	+ 9,074	352,113 ⁽⁴⁾	324,891 ⁽⁴⁾	+ 27,222	30,840	28,532	+ 2,308
		de plus de 5 à 10 kilog. —		42,496	41,235	+ 1,261	297,472 ⁽⁵⁾	288,645 ⁽⁵⁾	+ 8,827	26,708	25,910	+ 797
		de plus de 10 kilog.		"	"	"	934,037 ⁽⁶⁾	935,588 ⁽⁶⁾	- 1,551	55,051	55,376	- 325
Grande vitesse. — Poids taxé.		"	"	"	1,695,325	1,232,790	+ 372,535	48,382	37,201	+ 11,181		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.		"	"	"	101,580	98,710	+ 2,870	3,047	2,861	+ 186		
Produits extraordinaires fr.		"	"	"	"	"	"	614	162	+ 452		
Subside du Gouvernement anglais fr.		"	"	"	"	"	"	113,430	113,307	+ 123		
Totaux fr.							969,697	879,915	+ 89,781			

(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 de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — " — " —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Ces sommes diffèrent d'après le cours, à la Bourse, de la livre sterling.

N° II. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1891 et 1890.

SERVICES.	1891.	1890.	Différences pour 1891.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	969,697 25	879,915 40	+ 89,781 85				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre	66,781 69	65,507 09	+ 1,274 51				
Pilotage	2,599,006 66	2,522,860 01	+ 76,146 65				
Phares et fanoux	1,188,719 60	1,136,379 10	+ 52,340 50				
Remorque sur la côte de Flandre . . .	23,362 63	22,141 90	+ 1,220 73				
Police maritime	129,311 48	129,816 23	— 504 75				
Services spéciaux				
Écoles de navigation				
Pêche maritime				
Sauvetage				
Totaux . . . fr.	4,976,879 22	4,756,619 73	+ 220,259 49				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	496,824 11	1,864,554 96	2,361,379 07	474,575 55	1,434,748 10	1,909,323 65	+ 452,055 42
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	63,894 22	51,535 17	115,429 39	62,462 30	41,117 93	103,580 23	+ 11,849 16
Pilotage	2,183,234 85	217,960 20	2,401,245 05	2,111,654 16	225,049 64	2,336,703 80	+ 64,541 25
Phares { Éclairage de la côte	23,528 84	19,007 15	42,535 99	23,598 55	17,105 80	40,704 35	+ 1,831 64
et fanoux. { — de l'Escaut	125,364 43	64,470 82	189,835 25	123,187 94	34,239 63	157,427 57	+ 32,407 68
Remorque sur la côte de Flandre . . .	26,967 30	13,552 64	40,519 94	26,682 53	19,399 73	46,082 26	— 5,542 32
Police maritime	85,549 93	13,881 16	99,431 14	82,436 42	15,887 43	98,323 85	+ 1,107 29
Services spéciaux	32,161 23	15,272 60	47,433 83	31,403 45	75,695 35	107,098 80	— 59,664 97
Écoles de navigation	18,520 04	7,263 39	25,783 43	18,964 19	7,805 40	26,769 59	— 986 16
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	131,019 »	62,547 99	193,866 99	131,414 04	62,542 21	193,956 25	— 89 26
Sauvetage et stations de signaux . . .	32,462 48	12,697 80	45,160 28	33,150 02	18,040 16	51,190 18	— 6,029 90
Totaux . . . fr.	3,219,546 48	2,313,043 88	5,562,610 36	3,119,509 15	1,931,631 38	5,071,140 53	+ 491,469 83
Recettes totales . . fr.	4,976,879 22			4,756,619 73			+ 220,259 49
Dépenses —	5,562,610 36			5,071,140 53			+ 491,469 83
Excédent { de dépenses . . fr.	555,731 14			314,520 80			+ 271,210 34
{ de recettes . . . fr.	.			.			

N° III. — Service postal d'Anvers sur New-York.

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES. et.	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 2m ³ ,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (de 1m ³ ,14 ou 1,015 killog.)		Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).							
1890	52	200,814	3,862	443,844	2,766	32,300	621
1894	50	497,472	3,949	448,670	2,313	40,904	818
A l'importation.							
1890	53	205,109	3,870	449,662	2,824	43,473	254
1894	50	497,472	3,949	454,984	3,099	44,314	286
Exportation et importation réunies.							
1890	408	405,920	3,866	293,506	2,795	45,773	436
1894	400	394,944	3,949	270,654	2,706	55,218	552

TAUX MOYEN DU FRET.

1875.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Pour l'exportation.																	
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
24 33	23 60	22 48	24 36	20 86	17 46	24 79	16 28	19 83	21 54	19 58	18 44	19 29	21 99	25 94	25 33	23 42	19 58
Pour l'importation.																	
31 47	36 54	46 09	44 76	45 60	39 02	36 45	27 15	25 71	25 46	24 73	24 22	24 08	47 59	18 49	25 40	23 26	20 20

N° IV. — *Service postal d'Anvers sur New-York.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.
1890	103	4,993 77	375,006 23	8,353 84	371,646 16	3,539 48
1891	100	4,213 50	361,474 12	"	365,384 62	3,653 84

