

(1)

(N<sup>o</sup> 160.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SÉANCE DU 29 AVRIL 1898.

CHEMINS DE FER  
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES  
ET MARINE

COMpte RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1897

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI  
RUE DE LA LIMITÉ, 21

—  
1898

(1 A)

(1 B)

**MESSIEURS,**

En exécution de l'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1897.

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.**

(1c)

(15)

## PARTIE A.

---

CHEMINS DE FER.

(1 E)

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

---

# CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

---

### CHAPITRE I<sup>e</sup>.

---

#### I. Situation financière. — Principaux résultats.

---

##### § 1<sup>er</sup>. CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Le compte de premier établissement du railway de l'État, ainsi que de son matériel d'exploitation, se clôture, au 31 décembre 1897, au montant de fr. 1,488,150,512-38 — y compris fr. 20,083,387 d'intérêts intercalaires appliqués pendant la durée des travaux — et accuse une augmentation du capital de fr. 55,664,276-04 par rapport à celui engagé et arrêté, à la fin de l'exercice précédent, à la somme totale de fr. 1,454,486,036-04, comprenant fr. 19,461,951-39 du chef de ces mêmes intérêts.

Il est à observer que pour l'exercice 1897, comme pour le précédent, l'on a dû se borner à rendre compte, exclusivement, des résultats du réseau exploité par l'État, c'est-à-dire abstraction faite de ceux qui sont relatifs aux sections rachetées (Anvers à Gand (Waes) et Gand à Eecloo), les comptes de ces sections n'étant pas encore arrêtés définitivement, parce que entre autres, ils comprennent, outre le prix de rachat et la reprise du matériel, certains travaux d'extension, etc., que les sociétés ont dû effectuer pendant qu'elles exploitaient pour le compte de l'État. L'on a, en conséquence, renseigné les recettes et les dépenses d'exploitation de ces lignes, comme par le passé, dans la 2<sup>e</sup> section du présent compte rendu (pp. 79 et suiv.), sauf à produire dans le compte rendu de 1898, les résultats complets

afférents à la période transitoire et à reviser les situations financières de 1896 et 1897 en y comprenant ces résultats.

\* \*

L'augmentation du capital, en 1897, est justifiée par l'annexe n° V et se résume comme suit :

I. Lignes en construction . . . . .	fr. 4,678,793 31
II. Bâtiments de station, gares couvertes, ateliers, hangars, loges de gardes-route, etc., etc. . . . .	fr. 6,151,517 06
III. Voies de garage et de manœuvres, appareils de sécurité et d'éclairage, matériel fixe de la voie, pavages, rampes de chargement, etc., etc. . . . .	fr. 8,525,285 45
IV. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, gros outillage des ateliers, etc. . . . fr.	44,180,556 28
V. Report au capital, des dépenses du chef du personnel préposé à la direction et à la surveillance des travaux, et qui ont été liquidées à charge du compte d'exploitation . fr.	128,124 54
<hr/>	
Ensemble. . . . .	fr. 33,664,276 54

Ce montant comprend des intérêts intercalaires pour les rubriques I et II à concurrence de (270,298 + 551,457-61) fr. 621,455-61. En sorte que la dépense effective a été de fr. 33,042,840-75.

#### § 2. CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

Pour établir la situation financière du réseau exploité par l'État, l'on prend pour point de départ des charges d'intérêts et d'amortissement, le capital *utilisé par l'exploitation* au cours de l'exercice, y compris les intérêts intercalaires ; le compte financier n'assume donc les dépenses utilisées et les charges dont s'agit qu'à partir du moment où les travaux, le matériel, etc., sont mis à la disposition de l'exploitant, pour en user et recueillir les fruits.

Ce décompte fait l'objet de l'annexe n° VI. Du capital de premier établissement, tel qu'il est justifié ci-dessus, à . . fr. 1,488,150,512 58 l'on a déduit les alienations d'immeubles et les travaux non encore livrés à l'exploitation, s'élevant à . . fr. 26,716,444 44

Le *capital utile*, base des charges, est donc de. . fr. 1,461,434,498 27

Ce montant est contrôlé, à l'annexe précitée, en prenant pour base le capital utile fin 1896 et en y ajoutant les sommes entrees dans le domaine exploité en 1897.

### § 3. COMPTE D'EXPLOITATION.

Ce compte donne les résultats *définitifs* concernant les recettes ; il ne peut en être de même pour les dépenses d'exploitation, parce que, d'après la loi de comptabilité de l'État, le budget des dépenses n'est clôturé qu'à la fin du mois d'octobre de l'exercice suivant celui considéré, et aussi parce que, généralement, les crédits supplémentaires, déduction faite des parties de crédit non dépensées, ne peuvent être soumis aux Chambres qu'après règlement des créances, et encore en est-il qui, par suite de contestations, ne sont définitivement admises ou rejetées qu'après plusieurs années. Comme le bilan d'un exercice, dûment arrêté, ne peut être modifié pendant les années ultérieures, le compte d'exploitation (annexe III) prend en charge les crédits supplémentaires qui n'ont pu figurer dans les comptes des exercices auxquels ils se rapportent et l'on en déduit, éventuellement, les dépenses qu'il a supportées indûment. Telles sont les règles observées pour l'établissement de ce compte, ainsi qu'on le remarquera à l'annexe précitée.

Les recettes brutes renseignées à l'annexe III, y compris les produits divers encaissés par le Département des Finances, ainsi que les redevances et les parts de recettes acquises aux sociétés dont l'État a assuré l'exploitation ou emprunté les lignes, se sont élevées à . . . fr. 170,412,727 85 et les dépenses d'exploitation, approximativement à . . . 102,081,540 01

L'excédent des recettes sur les dépenses a donc été de fr. 68,331,187 84

La comparaison respective des recettes brutes et des dépenses d'exploitation pendant 1897 aux mêmes résultats de l'exercice précédent, aboutit aux différences suivantes :

	En 1897 :	En 1896 :	Differences :
Recettes brutes :	170,412,727-85	160,434,763-26	+ 9,977,964-59
Dépenses :	102,081,540-01	90,757,305-51	+ 11,324,234-50

L'augmentation des dépenses a donc dépassé celle des recettes de . . . . . : . fr. 1,546,269-91

Mais, pendant l'exercice 1897, les dépenses ont eu à supporter, à titre exceptionnel, 3,387,210 francs, alloués par les lois du 29 décembre 1897 et du 9 mai 1898, et le stock des approvisionnements, par suite de variations dans les prix et les quantités, a été augmenté de 3,983,406 francs, soit ensemble 7,370,616 francs ; en faisant abstraction de ces dépenses exceptionnelles, il y aurait donc un notable excédent de recettes.

Il semble aussi utile de faire remarquer que l'État a transporté gratuitement tous les produits destinés à l'Exposition (aller et retour) et que des modérations de taxes ont été accordées tant pour le transport de marchandises que pour les voyageurs ; entre autre, pour ceux-ci, par l'organisation de nombreux trains de plaisir avec réduction de 50 p. c., etc. (¹), dans le but dominant de permettre aux populations ouvrières de se rendre compte des progrès réalisés dans les branches de production les intéressantes plus spécialement.

<sup>(1)</sup> Voir pp. 46 à 49.

## § 4. RESSOURCES, CHARGES, ENCAISSE.

L'on a vu au paragraphe 3 que les recettes nettes, c'est-à-dire déduction faite des dépenses d'exploitation, ont été de . . . . fr. 68,331,187 84

Afin de déterminer la somme dont le Trésor a pu disposer pour faire face aux charges du capital utile, il faut déduire de ces recettes les sommes suivantes, représentant les produits des capitaux engagés par des tiers et, par conséquent, non compris dans le bilan de l'État :

a) les parts de recettes des lignes concédées dont l'État a assuré l'exploitation moyennant 50 p. c. des produits, soit. . . . . . . . . . fr. 5,282,707 09

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

Ensemble. . . . . fr.	5,502,307 09
-----------------------	--------------

Il est donc resté à la disposition du Trésor pour les charges du capital utile . . . . . . . . . fr. 62,828,880 75

Or, en appliquant au capital utile, s'élevant à fr. 1,461,434,198-27, le taux de 3,<sup>065781</sup> p. c. que nécessitent l'intérêt et l'amortissement, il suffit de . . . . fr. 52,995,684 68

Enfin de compte, malgré la dépense extraordinaire qu'a eu à supporter l'exercice 1897, l'exploitation par l'État a laissé à la libre disposition du Trésor . . . . . fr. 9,833,196 07

En ajoutant à ce bénéfice de l'année les soldes actifs des exercices antérieurs (annexe VII de 1896), *sans tenir compte des intérêts réciproques* ne figurant au bilan que pour mémoire, soldes qui s'élevaient fin 1896 à . . . . fr. 80,436,595 45

l'encaisse totale produite par les recettes nettes, toutes dépenses et charges assumées *par le compte d'exploitation*, est de . . . . . . . . . . fr. 89,969,789 20 et si même l'on en déduit le montant des pensions servies depuis leur octroi jusque fin 1897, soit. . . . . fr. (1) 9,484,888 " aux anciens fonctionnaires et employés des chemins de fer de l'État, pensions qui ne sont pas comprises dans le budget de l'exploitation, mais liquidées à charge du budget de la Dette publique, comme il en est pour le personnel de toutes les administrations de l'État,

les soldes actifs accumulés (*voir annexe IX*), dont le Trésor a disposé jusqu'ici s'élèvent encore à . . . . . fr. 80,484,901 20

(1) Voir détail par années (annexe IX).

## § 5. BILAN.

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

## Actif.

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

1 <sup>o</sup> Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. I) . . . fr. 1,133,569,617 75	} 1,461,434,198 27
2 <sup>o</sup> Matériel de traction et de transport (tabl. I) 327,864,580 54	

<i>Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886 (annexe VIII)</i> . . . fr.	11,090,438 79
--	---------------

*Approvisionnements en dépôt (annexes XVIII et XXVIII) :*

Au 31 décembre 1896 . . . . . fr. 28,337,214 55	} 29,320,620 51
Augmentation en 1897 de . . . . . 5,985,406 16	

par suite de variations dans les quantités et les prix.

*Recettes brutes (annexes III et XI) :*

Au 31 décembre 1896. . . . . fr. 3,778,325,061 62	} 3,948,670,061 99
Pour l'exercice 1897 . . . . . 170,345,000 57	

*Intérêts, en compte courant avec le Trésor, des recettes nettes qu'il a encaissées, c'est-à-dire déduction faite des dépenses d'exploitation qu'il a liquidées :*

Au 31 décembre 1896, fr. 29,787,618 70	} 30,970,742 51
Pour l'exercice 1897 (1) . . 1,185,123 81	

<i>Intérêts des soldes accumulés, toutes dépenses et charges réglées (annexes IV et IX) :</i>	} 163,872,364 14

Au 31 décembre 1896. fr. 123,072,888 47	} 132,901,621 63
Pour l'exercice 1897 . . 7,828,733 16	

*Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du compte de l'exploitation (annexes III et VIII) :*

Au 31 décembre 1896. . . . . fr. 5,478,184 45	} 5,245,911 93
Pour l'exercice 1897 . . . . . 67,727 48	

Total de l'actif (annexe I) . . . . fr. 5,619,633,595 63

(1)-Fr. 1,134,017-87 + 49,105-94. (Voir annexe IV.)

## Passif.

*Amortissement du capital utile* de premier établissement, engagé dans les chemins de fer construits ou rachetés par l'État. . . . . fr. 91,876,019 40

*Capital restant à amortir*. . . . . 1,569,568,178 87

*Montant égal au capital utile* . . . . . fr. 1,461,454,198 27

*Charges d'intérêts et d'amortissement :*

Pour les capitaux utiles engagés successivement depuis l'origine jusque fin 1886<sup>(1)</sup>, fr. 803,430,578 09

Pour les capitaux, ramenés au terme moyen de 74<sup>a</sup> 8<sup>m</sup>, à partir de 1887<sup>(2)</sup>. 460,675,652 60

Pour ces mêmes capitaux en 1897<sup>(3)</sup>. 46,067,565 26

Pour les capitaux dépensés après 1886 jusques et y compris 1896, soumis chacun au terme de 90 ans. . fr. 28,512,916 75

Pour ces mêmes capitaux, en 1897<sup>(3)</sup>. 6,455,745 80

Pour les capitaux dépensés en 1897<sup>(3)</sup>. 492,573 62

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

Au 31 décembre 1896, fr. 189,165,919 54 } Pour l'exercice 1897<sup>(3)</sup> . 5,282,707 09 } 194,446,626 45 }

*Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :*

Au 31 décembre 1896, fr. 44,505,558 85 } Pour l'exercice 1897<sup>(5)</sup> . 219,600 " } 44,524,938 85 }

*Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885<sup>(4)</sup>* . . . . . 1,639,518 57

*Dépenses d'exploitation<sup>(5)</sup> (ann. III et VIII) :*

Depuis l'origine jusque fin 1896. . . . . fr. 2,208,658,728 76 } Pour l'exercice 1897 . . . . . 402,084,540 01 } 2,510,720,268 77 }

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

Au 31 décembre 1896, fr. 550,625 87 } Pour l'exercice 1897<sup>(3)</sup> . 47,500 " } 548,125 87 }

*Intérêts au profit du Trésor :*

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

Au 31 décembre 1896 . fr. 2,027,609 27 } Pour l'exercice 1897<sup>(5)</sup> . 49,105 94 } 2,076,715 21 }

Total du passif (annexe I). . . . . fr. 5,528,005,224 07

<sup>(1)</sup> Voir annexe IX<sup>bis</sup>.

<sup>(2)</sup> — annexe VIII de 1887.

<sup>(3)</sup> — annexe IV.

<sup>(4)</sup> Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur les budgets de l'exploitation.

<sup>(5)</sup> Y compris fr. 41,090,458-79 de travaux de premier établissement liquidés à charge du budget de l'exploitation, et fr. 29,520,620-51 d'approvisionnements en réserve.

D'autre part. . . . fr. 5,328,005,224 07

### *Balance :*

#### **4° Prélèvements faits sur les budgets de l'exploitation :**

a) Travaux de parachèvement. 1846-

1886 (*voir à l'actif*). . . . . fr. 11.090.438 79

#### b) Approvisionnements :

Au 31 décembre 1896 . fr. 25,557,214 55 } 29,320,620 51  
 Augmentation en 1897 . . 5,985,406 46 }

2<sup>e</sup> *Soldes actifs accumulés* (annexe IX) :

a) Encasse libre (annexe IX) :

Au 31 décembre 1896, fr. 80,456,595 45 {(')89,969,789 20  
 Augmentation en 1897. . 9,855,196 07

b) Intérêts en compte courant (annexe I) :

A. fr. 165,872,564-14—P. fr. 2,624,844-08=(<sup>2</sup>) 161,247,523 06

Total égal à l'actif. . . . fr. 5,619,635.595 65

Pour se rendre compte de la *productivité effective* de l'exploitation, et refléter les résultats de la comptabilité de l'État, il faut écarter les intérêts en compte courant, qui ne figurent au bilan que dans le seul but de présenter la situation telle qu'elle serait, s'il s'agissait d'un chemin de fer concédé ne laissant jamais aucune somme improductive.

En se plaçant à ce point de vue, voici comment se justifie le *solde en bénéfice réel*, depuis l'origine de l'exploitation, indépendamment d'une somme totale de fr. 1.253.738.812-72 prélevée sur les comptes d'exploitation pour servir les intérêts du capital engagé :

Encaisse libre . . . . .	fr.	89,969,789 20
Amortissement (annexe I) . . . . .		91,876,019 40
Approvisionnements en réserve . . . . .		29,520,620 51
Travaux de construction supportés par les budgets de l'exploitation . . . . .	fr.	11,090,438 79

	Ensemble. . . fr.	222,256,867 90
Et si l'on en déduit. . . . .	9,484,888 "	
liquidés pour les pensions ( <i>voir</i> p. 4), le bénéfice réel est de	fr.	212,771,079 90

En 1896, ce bénéfice, déduction faite de 8,760,775 fr.  
 liquidés pour pensions, ayant été de . . . . . 194,534,672 74  
 l'excédent pour 1897 est de . . . . . fr. 18,457,507 16  
 et l'encaisse totale libre, après avoir assumé la charge des pensions, s'élève  
 encore à 80,484,904-20.

<sup>(1)</sup> Voir p. 4.

<sup>(2)</sup> Ce montant se décompose comme suit : intérêts fin 1896 fr 152,502,272-05. — Augmentation en 1897, fr. 1,116,517-87 + 7,828,753-16 = fr. 8,948,251-05 (annexe IX).

## § 6. REVENU DU CAPITAL UTILE.

Ce capital, dont le montant est arrêté par le paragraphe 2 ci-dessus et justifié par l'annexe n° VI, s'élève, pour l'exercice 1897, à fr. 1,461,454,198 27

Mais comme les lignes nouvelles et certains travaux et fournitures n'ont été remis à l'exploitation que successivement, dans le courant de l'exercice, l'on considère que la moitié seulement des dépenses y afférentes ont pu être mises à fruit.

Ces dépenses sont :

a) Lignes nouvelles. . . . .	fr. 408,271 55
b) Travaux d'extension et de parachèvement . . . . .	fr. 3,958,626 47
c) Voies d'évitement, matériel fixe de la voie, etc. . . . .	fr. 8,525,285 15
d) Matériel de traction, de transport, etc. . . . .	fr. 14,180,586 28
Ensemble. . . fr.	<u>26,772,739 43</u>
Soit la moitié. . . fr.	<u>13,386,369 56</u>
Il y a lieu, en outre, de déduire la totalité de la dépense de . . . fr. 128,124 54 supportée par le compte d'exploitation et reportée, pour ordre, au compte capital, comme lui incomtant.	{ 15,514,494 40

Le capital moyen utile est donc de. . . fr. 1,447,919,704 47 et fait ressortir le revenu pour 1897 à 4.54 p. c. En 1896, ce revenu a été de 4.51 p. c.

## § 7. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

Le coefficient pour 1897 est de 53.58 (1). En 1896 il s'est élevé à 56.57 p. c.

## II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

## EXERCICE 1897 COMPARÉ A 1896.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1897 et 1896 :

		1897.	1896.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes . . . . .	fr. 51,024 16	48,472 82
	Dépenses d'exploitation . . . . .	50,562 97	27,251 47
	Recettes nettes . . . . .	20,458 19	20,921 65

(1) Pour rendre les résultats comparables, l'on a déduit les dépenses exceptionnelles faites en 1897. Sans cette déduction le coefficient est de 59.90 p. c.

		1897. Fr.	1896. Fr.
Par train-kilo-	Recettes brutes . . . . .	3.6688	3.6628
mètre.	Dépenses d'exploitation . . . . .	2.1976	2.0606
	Recettes nettes . . . . .	1.4710	1.5320
Par locomotive-	Recettes brutes . . . . .	3.3534	3.3669
kilomètre remor-	Dépenses d'exploitation . . . . .	2.0088	1.9048
quant un train.	Recettes nettes . . . . .	1.3446	1.4623
Par véhicule-ki-	Recettes brutes. . . . .	0.3100	0.3119
lomètre chargé.	Dépenses d'exploitation . . . . .	0.1637	0.1764
	Recettes nettes. . . . .	0.1243	0.1355

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

		1897.	1896.
Parcours kilométriques des trains (1)	pour voyageurs . . . . .	26,867,739	25,652,270
	pour marchandises . . . . .	19,584,421	18,591,609
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	pour voyageurs . . . . .	199,550,635	183,905,973
	pour marchandises . . . . .	350,429,176	350,422,809
Produit par train-kilomètre	pour voyageurs . . . . . fr.	2.3787	2.3059
	pour marchandises . . . . .	5.4346	5.5022
Produit par véhicule-kilomètre chargé	pour voyageurs . . . . . fr.	0.3203	0.3217
	pour marchandises . . . . .	0.3040	0.3063

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

		1897	1896
Nombre moyen de voitures et wagons CHARGÉS par (3)	train de voyageurs . . . . .	7.71	7.45
	— de marchandises . . . . .	18.30	18.36
Parcours moyen des	trains de voyageurs . . . . .	36 kil.	36 kil.
	— de marchandises . . . . .	38 kil.	38 kil.

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

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

(3) Voir détails, page 29.

## DEGRÉ D'INTENSITÉ DU TRAFIC PENDANT LES PÉRIODES DE 1877 A 1887 ET DE 1887 A 1897.

## SES PRINCIPALES CONSÉQUENCES.

					MAJORIZATION			
					1877.		1887.	
Longueur exploitée . . . . .		2,145 km.	3,217 km.	3,340 km.	1,072 km.	p. c. 50. v	123 km.	p. c. 3.8
A. Trafic des voyageurs.	Nombre	{ à prix plein . . 13,278,203	14,448,510	15,002,784	1,140,307	8.6	584,274	4.0
		{ à prix réduit. . 24,443,017	39,645,794	76,357,059	15,502,777	64.2	36,741,265	92.6
	Recettes	{ à prix plein. fr. 15,549,065	fr. 17,282,198	fr. 17,848,514	1,733,433	11.2	566,316	3.3
		{ à prix réduit » 13,640,905	» 22,720,922	» 39,259,353	9,110,017	66.9	16,538,431	72.8
	Produit total . . . . .	29,159,970	40,003,120	57,107,866	10,843,450	37.2	17,404,746	42.8
	Produit moyen par voyageur .	0.779	0.740	0.625	— 0.039 —	5. v	— 0.445 —	45.5
B. Trafic des grosses marchandises.	Nombre de tonnes transportées	14,324,700	22,984,175	33,735,401	8,639,475	60.5	10,751,226	46.8
	Recettes correspondantes . fr.	50,858,582	fr. 70,212,824	fr. 94,778,292	19,354,239	38.1	24,565,471	35. v
	Produit moyen par tonne. . »	3.550	3.055	2.809	— 0.495 —	13.9	— 0.246 —	8.1
C. Nombre de trains de l'Etat	{ de voyageurs. .	231,217	485,399	745,023	234,482	109.9	289,624	53.5
	{ de marchandises	306,329	427,801	521,348	121,472	39.6	93,547	21.9
D. Parcours kilométriques.	des trains	{ de voyageurs. . 10,621,324	19,400,746	26,784,076	8,779,422	82.0	7,333,330	38.4
		{ de marchandises 11,410,639	15,528,448	19,560,560	4,417,809	36.1	4,032,442	26. v
	des locomotives	{ pour voyageurs. 11,406,276	19,417,066	27,561,960	7,920,790	68.9	8,144,894	42. v
		{ p <sup>r</sup> marchandises 12,344,194	18,150,022	23,837,823	3,808,828	47.1	5,687,804	31.3
E. Combustible.	Nombre de tonnes. . . . .	426,991	716,987	1,053,339	289,996	67.9	336,352	46.9
	Dépenses liquidées . . . . fr.	3,677,483	fr. 3,434,742	fr. 8,772,099	— 242,441 —	6.6	5,337,357	155.4
	Prix moyen par tonne (1) . . »	8.61	4.79	8.34	— 3.82 —	44.4	3.55	74.4
F.	Recettes brutes . . . . . fr.	90,443,362	fr. 124,137,746	fr. 170,412,728	33,724,384	37.3	46,274,982	37.3
G.	Dépenses d'exploitation . . . . . »	55,436,439	» 66,689,605	» (2) 94,740,924	11,253,466	20.3	28,021,349	42. v
H.	Total des sommes laissées à la libre disposition du Trésor, toutes charges et dépenses réglées à la fin de chacune des périodes . fr.	48,348,431	fr. 7,935,595	fr. (3) 89,969,789	— 40,412,636		83,034,194	

Pendant la première période décennale, neuf années (1878 à 1886) ont accusé des déficits à concurrence de 46,953,694 francs et une année (1887) un actif de 6,643,088 francs, ce qui réduit le déficit à 40,412,536 francs. — Si, des actifs accumulés depuis l'origine qui, en 1877, s'élevaient à 48,348,431 francs, l'on déduit le déficit de la période considérée, les actifs accumulés fin 1887 s'élèvent encore à 7,935,595 francs.

Pour la seconde période (1888 à 1897), le total des bons annuels s'est élevé à 82,034,194 francs et l'accumulation des actifs, — qui n'était plus que de 7,935,595 francs fin 1887, — a atteint, fin 1897, 89,969,789 francs.

(1) Le prix du combustible étant en relation directe avec le plus ou moins de prospérité de l'industrie, exerce par conséquent une grande influence sur les dépenses que nécessite une exploitation de chemins de fer.

(2) Non compris 7,370,616 francs de dépenses exceptionnelles, afin de rendre comparables les résultats des années considérées.

(3) Et si l'on en déduit les pensions qui se sont élevées depuis l'origine au total de 9,484,888 francs, — dépense non comprise dans les budgets de l'exploitation, — l'actif libre s'est encore élevé à 80,484,901 francs.

**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 :

	1897.	1896.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. . . . . fr.	2,591,490 98	2,489,454 54
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . . .	2,315,287 47	2,114,373 34
D'où un excédent de ressources de. . . . . fr.	<u>275,903 51</u>	<u>374,781 20</u>
Il a été constitué par la Compagnie en liquidation d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas, au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1 <sup>er</sup> janvier 1896, une dotation de. fr.	141,250 »	—
En ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 <sup>er</sup> janvier, s'élevait à . . . . .	13,031,423 23	12,656,642 03
L'avoir au 31 décembre était de . fr.	<u>13,448,576 74</u>	<u>13,031,423 23</u>

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

	1897.	1896.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants . . . . . fr.	11,872,750 50	11,092,992 99
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit.	61,908 57	74,503 43
C. Dotation constituée par la Compagnie d'Anvers à Gand, renseignée ci-dessus . . . . .	<u>141,250 »</u>	<u>—</u>
Capitaux engagés. . . . . fr.	<u>12,075,909 07</u>	<u>11,164,496 42</u>
Il restait donc à disposer pour l'octroi de pensions et secours aux 43,141 affiliés et à leurs ayants droit, de . . . . .	1,372,667 67	1,866,926 81
Sommes égales à l'avoir ci-dessus . . . . . fr.	<u>13,448,576 74</u>	<u>13,031,423 25</u>

Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1896 était de 41,028.

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

	NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1897	1896	1897	1896
Termes de pensions. . . . .	Ouvriers . . . . .	4,062	952	492,040 05
	Veuves. . . . .	2,217	2,201	693,016 *
	Orphelins. . . . .	132	137	21,443 95
	Ascendants. . . . .	41	36	3,687 40
Termes de secours annuels. .	Ouvriers . . . . .	33	46	7,032 90
	Veuves. . . . .	300	286	41,584 25
	Orphelins. . . . .	48	25	1,406 95
Secours temporaires aux ouvriers . . . . .	16,978	15,570	565,826 62	518,909 89
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc. . . . .			462,858 32	395,016 39
Frais de funérailles . . . . .			17,804 50	18,582 *
Bonification d'intérêts et frais généraux . . . . .			3,916 83	3,487 92
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 41. . . . . fr.			2,315,287 47	2,114,373 34



## CHAPITRE II.

### VOIES ET TRAVAUX.

---

#### **Travaux de premier établissement et de parachèvement imputés sur fonds capital.**

##### § 1<sup>er</sup>. CONSTRUCTION DE LIGNES.

Les dépenses liquidées en 1897 et antérieurement pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section d'Anseremme à Dinant et d'Anhée-jonction à Yvoir . . . . .	fr.	2,708,690 68
Section de Gedinne à Beauraing . . . . .	fr.	5,121,510 30
Section de Saint-Aubin à Florennes (État) . . . . .	fr.	44,206 61
Section de Ciney à Yvoir . . . . .	fr.	1,193,224 17
Section de Wilryck à Malines . . . . .	fr.	1,851,231 82
Raccordement de Schaerbeek à Hal . . . . .	fr.	397,775 50
Ligne de Mons à Boussu . . . . .	fr.	146,403 »
Ensemble . . . . .	fr.	9,462,842 08
Intérêts intercalaires . . . . .	fr.	624,220 21
Dépense totale au 31 décembre 1897 (annexe V), fr.		<b>10,087,062 29</b>

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

###### A. Travaux divers *en cours d'exécution*.

Les dépenses liquidées en 1897 et en 1896 pour ces travaux se résument comme suit :

Nouvelle gare d'Anvers-Est et ses dépendances . . . fr.	2,480,088 93
Ouvrages d'art . . . . .	249,790 28
Bâtiments divers . . . . .	1,248,538 67
Aménagements de stations . . . . .	2,261,883 40
Construction et agrandissement d'ateliers et remises.	1,297,709 23
Dédoublements de voies, etc. . . . .	174,976 21
Terrains de la nouvelle gare de Bruxelles-maritime.	2,500,000 »
	Fr. 10,012,786 72
Intérêts intercalaires. . . . .	382,445 67
Total (annexe V), fr.	<b>10,395,232 59</b>

**B. Travaux livrés à l'exploitation.**

Il a été dépensé en 1897 pour ces travaux, savoir :

Route, suppression de passages à niveau, etc. . . . fr.	149,869	94
Ouvrages d'art ; travaux d'amélioration, etc. . . . .	130,603	75
Construction de bâtiments divers. . . . .	299,444	22
Stations ; travaux d'aménagement, etc. . . . .	1,131,567	31
Alimentation d'eau . . . . .	39,000	82
Total (annexe V, § 2) . . . fr.	<u>1,750,486</u>	<u>04</u>

**Situation des lignes en exploitation.**

§ 1<sup>er</sup>. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1897 <sup>(1)</sup>.

MÈTRES COURANTS :		
	à double voie.	à simple voie.
Lignes construites {		
directement par l'État . . . . .	683,920	146,430
à l'orfert pour compte de l'État. . . . .	23,266	676,883
Lignes rachetées par l'État. . . . .	534,888	906,444
(*) Longueur du réseau de l'État. . . . .	1,214,074	1,729,154
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.	458,367	466,098
Sections appartenant à des compagnies {		
exploitées en commun avec l'État . . .	2,874	11,346
empruntées en transit par l'État . . .	4,000	27,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XV) <sup>(2)</sup> . . . . .	4,406,315	4,934,348
		3,340,663

dont 145<sup>km</sup>,727 de voies affectées au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y ajoutant ceux de la 2 <sup>e</sup> , on arrive à un développement, en voies simples, de. . . . .	4,746 <sup>k</sup> ,978
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . . .	2,187 <sup>k</sup> ,654
l'étendue totale, en voies simples, est de . . . . .	6,934 <sup>k</sup> ,632

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 5.09 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, se justifie par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser et l'existence des joints entre les rails.

(2) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1<sup>m</sup>.435 entre les bords intérieurs de champignons de rails.

### § 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1897.

La longueur effective du réseau fin 1896 était (annexe XIII de 1896) de . . . . .	$5,538^{\text{km}},024$ (1)
Il a été livré à l'exploitation les sections suivantes :	
Le 18 janvier, raccordement de Wesembeek à Ter- vueren (Parc) . . . . .	$1^{\text{km}},135$
Le 4 <sup>e</sup> août, 2 <sup>e</sup> section de la ligne de Blaton à Quevuncamps . . . . .	$2^{\text{km}},135$
A ajouter, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages. . . . .	$0^{\text{km}},504$
Longueur effective (annexe XV) . . . . .	$2^{\text{km}},639$
Les $2^{\text{km}},135$ livrés en 1897 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps. . . . .	$0^{\text{km}},623$
La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État a donc été de . . . . .	$3,540^{\text{km}},040$

### § 3. RAILS.

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

	1897.	1896.
Acier. { voies principales . . . . .	8,633,604	8,533,626
— accessoires . . . . .	<u>2,268,298</u>	<u>2,157,711</u>
	<u>10,901,902</u>	<u>10,691,337</u>
Fer . { voies principales . . . . .	655,095	702,686
— accessoires . . . . .	<u>1,792,471</u>	<u>1,834,099</u>
	<u>2,447,566</u>	<u>2,536,785</u>
Ensemble. . . . .	<u>13,349,468</u>	<u>13,228,422</u>

Les 8,633,604 mètres de rails d'acier représentent 92.95 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 2,268,298 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 81.68 p. c.

Les rails d'acier utilisés en 1897 ont une valeur moyenne de fr. 418-69 par tonne; ceux utilisés en 1896 revenaient à fr. 421-71, soit une diminution de 2.48 p. c.

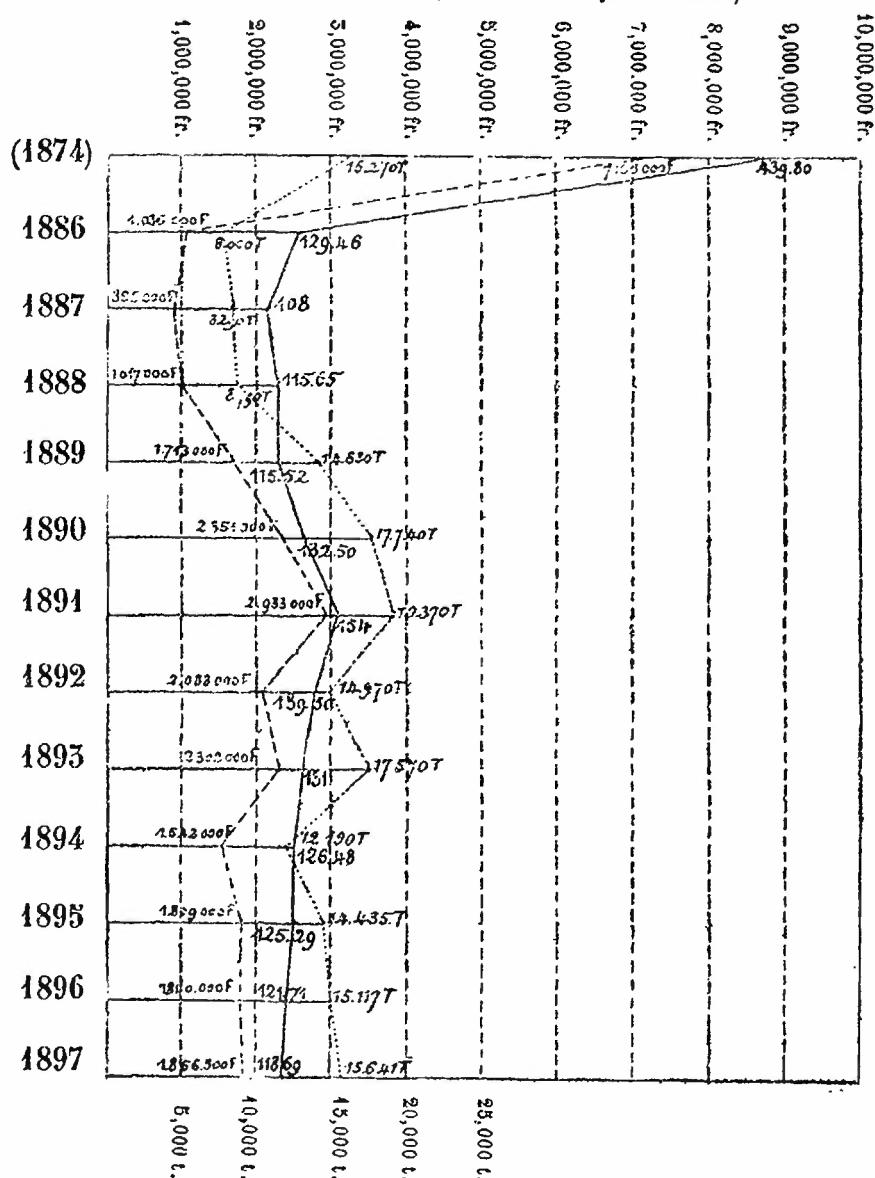
Le diagramme d'autre part figure, pour 1874 et pour les douze dernières années, la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails d'acier employés au renouvellement des voies.

(1) Y compris les sections de Compagnies empruntées en transit par l'État, qui avaient, au 31 décembre 1897, un développement de 28<sup>km</sup>,750 (voir page 17 du compte rendu de 1895).

Quantités totales consommées ..... (Échelle 0m.002 par 1.000 tonnes)

Sommes totales dépensées (Somme 3.002 par 1.000 tonnes).

Prix moyen par tonne ( = 0<sup>00</sup>002 par 10 francs)



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

#### § 4. BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

(Voir annexe XVI.)

		1897.	1898.
Chêne	voies principales . . . . .	5,659,419	5,624,245
	— accessoires . . . . .	1,649,810	1,605,396
Sapin	voies principales . . . . .	57,586	55,450
	— accessoires . . . . .	248,158	251,107
Hêtre	voies principales . . . . .	17,185	17,177
	— accessoires . . . . .	855	855
Ensemble. . . . .		<u>7,632,493</u>	<u>7,854,210</u>

Les billes en chêne de 0<sup>m</sup>.28 sur 0<sup>m</sup>.14, *acquises en 1897*, ont coûté de fr. 5-52 à fr. 5-77 et, en moyenne, fr. 5-56.

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

Les billes en chêne de 0<sup>m</sup>.28 sur 0<sup>m</sup>.14, *acquises en 1896 pour les besoins de 1897*, avaient coûté de fr. 5-02 à fr. 5-29.

### b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, restant dans les voies au 31 décembre 1897, est de . . . . . 237,568 mètres.

Fin 1896, cette longueur était de . . . . . 253,576 —  
(Voir détails à l'annexe XVI.)

### § 5. PROFIL ET COURBES.

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des *voies principales* se subdivise ainsi qu'il est indiqué à l'annexe XVII de 1897 et à l'annexe XXVIII de 1891.

### § 6. SIGNAUX.

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

### § 7. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1897, il existait 4,994 passages à niveau, classés comme il suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux <i>agents à poste fixe</i> , selon la durée du service.	2,673	2,780
	par un <i>ouvrier de station, portemanteau, garde-tranchée, etc.</i>	107	
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un <i>poste voisin</i> . . .	578	707
	par une <i>cabine Saxby</i> . . .	429	
C. — Ouverts et non surveillés . . . . .		1,507	
	Nombre égal. . .		<u>4,994</u>

Les 2,673 passages à niveau dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 3,633 personnes, dont 1,770 hommes et 1,863 femmes.

La garde de ces 2,673 passages a occasionné, en 1897, une dépense de fr. 2,441,154-98.

Ces passages sont gardés comme suit :

72 pendant . . .	12 heures.	290 pendant . . .	17 heures.
62 — . . .	13 —	227 — . . .	18 —
263 — . . .	14 —	182 — . . .	19 —
272 — . . .	15 —	47 — . . .	20 —
440 — . . .	16 —	818 — . . .	24 —

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

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1897, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 <sup>er</sup> janvier 1897. . . . .	823	64	889
Livrés à l'exploitation pendant l'année . . . . .	16	3	19
Ensemble. . .	841	67	908
Supprimés pendant l'année . . . . .	7	3	7
Situation au 31 décembre 1897. . . . .	834	67	901

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

La situation, au 31 décembre 1897 et 1896, se présente comme suit :

	1897.	1896.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	51	49
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	7	6
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	45	44
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	2	1

### § 10. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1896, était de .	<table border="0"> <tr> <td>Stations . . . . .</td><td>(<sup>1</sup>) 613</td></tr> <tr> <td>Dépendances . . . .</td><td>43</td></tr> <tr> <td>Bureaux de ville (<sup>2</sup>) .</td><td>18</td></tr> <tr> <td>Bureaux auxiliaires .</td><td>2</td></tr> <tr> <td>Haltes . . . . .</td><td>(<sup>1</sup>) 155</td></tr> <tr> <td>Points d'arrêt . . .</td><td>211</td></tr> </table>	Stations . . . . .	( <sup>1</sup> ) 613	Dépendances . . . .	43	Bureaux de ville ( <sup>2</sup> ) .	18	Bureaux auxiliaires .	2	Haltes . . . . .	( <sup>1</sup> ) 155	Points d'arrêt . . .	211	1,022
Stations . . . . .	( <sup>1</sup> ) 613													
Dépendances . . . .	43													
Bureaux de ville ( <sup>2</sup> ) .	18													
Bureaux auxiliaires .	2													
Haltes . . . . .	( <sup>1</sup> ) 155													
Points d'arrêt . . .	211													
Il a été créé en 1897, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles ( <sup>3</sup> ):	<table border="0"> <tr> <td>Bureau de ville . . . .</td><td>1</td> </tr> <tr> <td>Haltes . . . . .</td><td>2</td> </tr> <tr> <td>Points d'arrêt . . .</td><td>7</td> </tr> <tr> <td>Ensemble. . . . .</td><td>4,032</td> </tr> </table>	Bureau de ville . . . .	1	Haltes . . . . .	2	Points d'arrêt . . .	7	Ensemble. . . . .	4,032	10				
Bureau de ville . . . .	1													
Haltes . . . . .	2													
Points d'arrêt . . .	7													
Ensemble. . . . .	4,032													

(<sup>1</sup>) Chiffres rectifiés.

(<sup>2</sup>) Dont un à Douvres.

(<sup>3</sup>) Bureau de ville : Etterbeek (chaussée Saint-Pierre). Haltes : Woluwe-Avenue et Tervueren (Parc). Points d'arrêt : Heide, Cheval-Blanc, Saint-Gilles-lez-Termonde, Montaleux, Zee-Brugge, Bombois et Quevaucamps (Terminus).

On a transformé en bureaux de ville indépendants le bureau auxiliaire de Verviers (central) et en stations les haltes d'Anhée, Tervueren (Parc), Eessen et Falaën. Deux *bureaux de ville* ont pris la qualification de *bureaux auxiliaires* (<sup>4</sup>).

Les stations de Moere et Warnant, ainsi que les points d'arrêt de Scry, Genval, Henne, Fonteny, Thollembeek, Leers-Nord, Zee-Brugge, Houpperingen et Henripont ont été transformés en haltes.

Des extensions et des modifications de service ont été introduites dans l'affection des stations de Grimde et Gouy-lez-Piéton ainsi que dans celle des haltes de Claminfoye, Stockel et Thollembeek.

Au 31 décembre 1897, il y avait donc 615 stations, 43 dépendances, 18 bureaux de ville, 3 bureaux auxiliaires, 144 haltes et 209 points d'arrêt.

Parmi ces diverses installations, on compte 74 stations et 2 points d'arrêt dont l'exploitation est commune à l'État-Belge et à d'autres administrations de chemin de fer. 56 stations communes sont gérées par l'État.

#### § 11. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1897.

Il existait au 31 décembre 1897, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remplacement et vieux pour une valeur, au prix du jour, de fr. 12,316,282, savoir (annexe XVIII) :

Rails en acier . . . . .	fr.	5,236,795
Rails en fer . . . . .		889,903
Accessoires de rails . . . . .		1,494,073
Croisements, longrines, traverses, excentriques . . . . .		1,892,287
Billes et bois spéciaux . . . . .		3,045,449
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc., etc. . . . .		4,764,025
Total. . . fr.		<b>12,322,532</b>
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer . . . . .		6,250
Reste. . . fr.		<b>12,316,282</b>

Pour les approvisionnements du service de la traction et du matériel, voir annexe XXVIII.

(<sup>4</sup>) Tournai (central) et Verviers (central).



(20)

## CHAPITRE III.

### TRACTION ET MATÉRIEL.

---

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

##### **§ 1er. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.**

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1897 et 1896 (*voir annexe XIX*) était :

	1897.	1896.
Locomotives et voitures à vapeur de divers types . . . . .	2,311	2,241
Tenders indépendants . . . . .	1,507	1,421
Voitures à voyageurs . . . . .	4,527	4,490
Véhicules pour trains de voyageurs . . . . .	1,548	1,534
Wagons à marchandises . . . . .	48,788	46,075
Véhicules pour services divers. . . . .	1,477	1,483

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

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

##### **§ 2. RENOUVELLEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.**

Les unités acquises sur le compte capital en extension de l'effectif, celles démolies annuellement et remplacées sur le compte d'exploitation, sont dénombrées à l'annexe XX.

L'entretien et le renouvellement en 1897 se résument comme suit :

	Locomotives	Tenders (*)	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1896 . . . . .	2,437	4,571	54	5,924	47,558
Mise hors d'usage. . . . .	19	27	*	65	693
Faits accomplis . . . . .	2,418	4,544	54	5,859	46,865
Reste . . . . .	41	62	*	46	1,252
en 1897. Renouvellement (budget ordinaire) . . . . .	78	72	*	100	2,148
Extension (budget extraordinaire) . . . . .					
Effectif fin 1897 . . . . .	2,257	4,678	54	5,975	50,265
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de. . . . .	2,220	4,676	49	5,723	48,866
On trouve que le renouvellement est . . . . .	en avance de . . . . .	37	2	5	252
	en retard de . . . . .	"	"	"	"

Il reste à fournir au 31 décembre 1897 :

Sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . . . . .	3	*	*	*	8
Sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . . . .	430	105	5 (*)	17	58
Ensemble. . . . .	433	108	5	17	66

Le matériel acquis successivement à titre de renouvellement, et imputé sur le compte d'exploitation, est généralement d'un effet utile plus grand que le matériel démolî auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une avance de 798,050 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux démolis. Si l'on considère que la puissance de traction des unités remplacées était de 4,988 kilogrammes, l'avance est en fait de  $\left(\frac{798,050}{4,988}\right)$  160 locomotives au lieu de 57, chiffre donné par le tableau ci-dessus.

En outre, les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement, ont coûté 6,505,353 francs de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond fin 1897, à 18,459 places offertes en plus et pour les wagons à marchandises à 74,881 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 11<sup>1</sup>.07 par wagon (*voir p. 29*), cette avance équivaut à 395 voitures à voyageurs en plus et à 6,764 wagons à marchandises en plus. L'avance de 74,881 tonnes ne comprend pas 120 tonnes afférentes à 8 wagons restant à fournir au 31 décembre 1897.

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

(<sup>2</sup>) Les 5 voitures motrices restant à fournir sont des voitures électriques.

Pour les wagons spéciaux, l'avance estimée en essieux est de 401.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté fr. 13,309,524-50 de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués, non compris une somme de fr. 21,232, valeur de 8 véhicules restant à fournir sur fonds de renouvellement au 31 décembre 1897.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation est en avance de  $(6,505,353 + 13,309,524-50) = \text{fr. } 19,814,677-50$ , non compris la valeur du matériel signalé comme restant à fournir sur budget ordinaire.

### § 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1896, le nombre des wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à . . . . .	638
En 1897, 38 ont été agréés et 9 retirés du service, ci . . . . .	29
L'effectif au 31 décembre est donc de. . . . .	<u>667</u>

se répartissant comme suit :

- 561 wagons-citernes ;
- 14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 86 wagons ordinaires ;
- 3 boxes pour transports de chevaux ;
- 2 trucks pour chargements de masses indivisibles ;
- 1 wagon plat pour transport de locomotives à petite section.

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

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

## A. Coût et utilisation du matériel de traction.

TYPES ET CATÉGORIES des MOTEURS.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un moteur. (Fr.)	PARCOURS MOYEN par moteur. (Kilom.)	Unités virtuelles renoncées en moyenne par locomotive- kilomètre (¹).
Locomotive type I . . . . .	151	34,465	57,501	61
— types II et IIbis . . . . .	172	50,795	39,130	64
— type IV . . . . .	92	64,506	53,693	54
— — VI . . . . .	52	73,557	41,096	79
— — XII . . . . .	107	74,930	44,751	83
Voitures à vapeur . . . . .	54	55,150	22,404	22
Locomotives-fourgons . . . . .	46	53,689	27,048	23
— type XI . . . . .	89	40,919	58,948	35
— V . . . . .	56	58,584	51,468	50
Moteurs d'autres types . . . . .	82	59,295	27,331	49
Ensemble des moteurs à voyageurs . . . . .	841	55,930	36,027	57
Locomotive type XX . . . . .	54	85,657	18,228	105
— — XXV . . . . .	524	58,579	54,268	88
— — XXVIII . . . . .	248	56,490	27,537	70
— — XXIX . . . . .	416	46,570	23,623	76
Moteurs d'autres types . . . . .	68	54,781	18,789	57
Ensemble des locomotives à marchandises . . . . .	1,110	54,524	27,731	79

## B. Coût et utilisation du matériel à marchandises.

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un véhicule. (Fr.)	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule. (Kilom.)
<i>Wagons à plus de 4 roues :</i>			
Wagons à 8 roues de 25 tonnes et plus . . . . .	22	4,800	
— 8 — 20 — . . . . .	830	3,052	10,786
— 6 — 15 — . . . . .	9	3,280	
	890		
<i>Wagons à 4 roues :</i>			
Fermés . . . . .	6,158	2,970	
	2,203	5,445	16,742
	8,341		
Ouverts . . . . .	2,887	2,368	
	51,590	2,402	9,979
	4,006	5,300	14,343
	58,469		
Fermés et ouverts en général . . . . .	47,700	2,681	11,544
Fourgons . . . . .	872	5,160	24,312

(¹) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXVI, renvoi (¹).

C. *Cout et utilisation du matériel à voyageurs.*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	EFFECTIF MOYEN des véhicules.	PRIX MOYEN par véhicule. (Fr.)	PARCOURS MOYEN ANNUEL par véhicule. (Kilom.)
Voitures de 1 <sup>e</sup> classe . . . . .	18	24,176	
{ à 3 essieux . . . . .			
{ à 2 — . . . . .	431	11,900	26,427
Voitures de 2 <sup>e</sup> classe . . . . .	31	15,892	24,553
{ à 3 — . . . . .			
{ à 2 — . . . . .	406	8,077	31,309
Voitures de 3 <sup>e</sup> classe. . . . .	685	12,509	49,964
{ ordinaires . . . . .			
{ à 3 — . . . . .			
{ à 2 — . . . . .	1,268	6,869	53,902
{ légères à 2 essieux . . . . .	498	5,560	
Voitures-fourgons . . . . .	153	5,841	44,749
Voitures mixtes . . . . .	27	38,295	
{ 1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> classe. . . . .			
{ à 3 — . . . . .	542	18,869	51,465
{ à 2 — . . . . .	192	9,804	
{ 1 <sup>e</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> classe à 2 — . . . . .	58	9,445	
Voitures mixtes . . . . .	241	7,680	31,881
{ légères. . . . .			
{ 1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> classe . . . . .	28	8,791	
{ 1 <sup>e</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> classe . . . . .	42	6,453	
Fourgons . . . . .	566	7,353	49,158
{ ordinaires . . . . .			
{ à 3 essieux . . . . .			
{ à 2 — . . . . .	500	6,796	36,927
{ légers à 2 essieux . . . . .	17	2,471	
Autres véhicules pour trains de voyageurs. . . . .	722	»	»
Ensemble . . . . .	5,938	»	53,284

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

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

	1897.	1898.
Remorquant des trains de voyageurs . . . . .	(1) 27,561,960	26,097,542
— — de marchandises . . . . .	(2) 23,837,823	22,416,792
— — de route . . . . .	366,868	392,042
Circulant à vide . . . . .	3,823,047	3,271,015
Faisant des manœuvres . . . . .	10,662,574	9,929,495
Ensemble. . . . .	(3) 66,252,272	61,806,886

(1) Y compris 455,793 sur lignes étrangères.

(2) Y compris 322,805 sur lignes étrangères.

(3) Y compris 777,495 sur lignes étrangères.

Le parcours des locomotives étrangères qui ont circulé sur le réseau de l'État est réparti comme suit :

	En 1897.	En 1896.
Remorquant des trains de voyageurs . . . . .	152,802	(1) 153,911
— — — de marchandises . . . . .	24,334	(1) 24,187
Circulant à vide. . . . .	10,646	9,394
Faisant des manœuvres . . . . .	1,674	1,771
Ensemble. . . . .	<hr/> 189,433	<hr/> 189,260

## § 6. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1897.	En 1898.	
Nombre annuel des trains de l'État.	de voyageurs . . . . .	745,025	712,596	
	de marchandises . . . . .	521,548	485,911	
	de route . . . . .	26,668	50,094	
	Ensemble. . . . .	<u>1,295,059</u>	<u>1,228,401</u>	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État.	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds. . . . .	20,597,210	19,545,562
		trains légers . . . . .	6,586,866	6,225,351
		marchandises . . . . .	<u>19,360,560</u>	<u>18,567,742</u>
		PARCOURS PRODUCTIFS. . . . .	46,544,656	45,956,623
		Pour le service de la route. . . . .	546,224	407,620
Parcours kilomé- triques des trains étrangers.	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs . . . . .	301,479	290,527
		marchandises . . . . .	225,022	227,258
		Parcours total des trains de l'État . . . . .	<u>47,217,561</u>	<u>44,862,050</u>
Parcours kilomé- triques des trains étrangers.	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs . . . . .	85,685	85,557
		marchandises . . . . .	25,864	23,897
		PARCOURS PRODUCTIFS . . . . .	<u>107,544</u>	<u>107,254</u>
Résumé. . . . .	{ PARCOURS PRODUCT. P'L'ÉTAT	voyageurs . . . . .	26,867,759	25,652,270
		marchandises . . . . .	19,584,421	18,594,609
		Autres parcours. . . . .	872,725	925,405
		TOTAL GÉNÉRAL . . . . .	<u>47,524,905</u>	<u>44,969,284</u>

(<sup>4</sup>) Chiffres rectifiés.

**§ 7. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER  
DANS LES TRAINS DE VOYAGEURS, SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.**

	1897.	1898.
Voitures de 1 <sup>e</sup> classe . . . . .	15,632,815	14,208,055
— 2 <sup>e</sup> classe . . . . .	15,985,425	15,163,694
— 3 <sup>e</sup> classe . . . . .	88,411,553	79,720,664
— mixtes . . . . .	56,273,450	53,952,844
— fourgons . . . . .	6,582,231	6,024,841
— à vapeur . . . . .	1,078,050	1,153,268
— cellulaires . . . . .	307,371	529,715
Parcours productifs des voitures . . . . .	162,072,864	148,555,061
Fourgons et autres véhicules . . . . .	45,874,958	45,273,105
Ensemble. . . . .	207,947,822	193,826,166
A déduire, pour mémoire :		
Parcours productifs des voitures dans les trains mixtes considérés comme trains de marchandises ( <sup>1</sup> ). . . . .	401,250	486,856
Reste : Parcours totaux dans les trains de voyageurs (annexe XXV). . . . .	207,546,565	191,559,310

**§ 8. UTILISATION DU MATERIEL A VOYAGEURS.**

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

PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	1897.		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. c.	
	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE			
	au total ( <sup>2</sup> ).	en p. c.		
1 <sup>e</sup> classe . . . . .	24	4.61	19.49	
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	40	8.99	22.48	
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	55	15.75	28.63	
Moyenne. . . . .	47	12.31	26.20	

(<sup>1</sup>) Les trains *mixtes* affectés en ordre principal au transport des *marchandises* sont considérés comme trains de marchandises.

(<sup>2</sup>) Ces résultats sont obtenus en divisant le parcours des voyageurs par celui des voitures renseigné ci-dessus, après avoir au préalable traduit le parcours des mixtes en parcours de voitures ordinaires.

(<sup>3</sup>) Chiffres rectifiés.

§ 9. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER  
DANS LES TRAINS DE MARCHANDISES <sup>(1)</sup>, SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.

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

	1897.	1896.
Fourgons chargés { de l'État . . . . .	19,640,972	18,187,953
de l'étranger . . . . .	58,554	90,022
Wagons chargés { de l'État . . . . .	264,363,036	230,103,772
de l'étranger . . . . .	<u>63,465,558</u>	<u>61,552,206</u>
Parcours productifs des véhicules à mar-		
chandises . . . . .	349,727,947	329,935,953
Wagons de l'État chargés pour le service . .	10,204,248	10,987,298
Wagons à vide { de l'État . . . . .	122,814,255	121,344,505
(trafic et service) { de l'étranger . . . . .	30,414,234	29,888,977
Report du parcours productif des voitures		
dans les trains mixtes considérés comme		
trains de marchandises <sup>(2)</sup> . . . . .	401,259	486,856
Parcours improductif de véhicules divers .	<u>5,416,048</u>	<u>4,469,658</u>
Parcours totaux dans les trains de mar-		
chandises (annexe (XXV)) . . . . .	518,977,961	497,113,247

§ 10. UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

Nombre de wagons de l'État et des Compagnies, expédiés chargés en services intérieur, mixtes et internationaux :

	1897.	1896.	Différences pour 1897
Transports { Houille et coke . . . . .	1,209,747	1,194,054	15,693
taxés { Autres marchandises. 2,573,082	2,226,346	146,736	
Transports { Divers . . . . .	412,560	430,789	-18,229
en service. { Combustibles . . . . .	97,689	84,554	13,135
ENSEMBLE. . . . .	<u>3,795,078</u>	<u>3,635,743</u>	<u>157,335</u>

§ 11. TEMPS MOYEN QUE COMPORTE L'EMPLOI UTILE D'UN WAGON DE L'ÉTAT.

	En 1897.	En 1896.
En ne tenant compte que des wagons { en service intérieur . . . . .	2 j 90	2 j 96
employés { en services mixtes et internationaux. 5 j 84	5 j 71	
En y comprenant les wagons restés { sans emploi et ceux en réparation { en service intérieur . . . . .	3 j 04	5 j 16
ainsi que les wagons à freins { en services mixtes et internationaux. 6 j 14	6 j 09	
lestés. . . . .		

La charge moyenne du matériel composant les trains de marchandises a été respectivement :

<sup>(1)</sup> Les trains *mixtes* affectés en ordre principal au transport des *marchandises* sont considérés comme trains de marchandises.

<sup>(2)</sup> Déjà repris dans les parcours des voitures par classes, § 7, p. 27.

	En 1897.	En 1896.
Capacité moyenne des wagons . . . . .	11'07	10'75
Charge moyenne du wagon . . . . .	7 24	7 11
— du véhicule (chargés et vides réunis). . . . .	5 02	4 89
— par locomotive avec train . . . . .	103 45	103 76
— d'un train de marchandises . . . . .	125 79	124 39
Capacité moyenne d'un train de marchandises . . . . .	276 60	275 21
Rapport entre le chargement et la capacité . . . . .	43 48 p. c.	43 53 p. c.

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

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

	En 1897.	En 1896.
Matériel pour trains de voyageurs	165,167,260	151,014,572
trains de voyageurs	45,168,748	51,606,779
véhicules assimilés, boxes, etc.	11,221,276	10,714,977
	<u>210,557,284</u>	<u>195,556,428</u>
Matériel pour trains de marchand.	22,236,429	20,628,599
trains de marchand.	139,648,783	131,178,275
— ouverts à quatre roues	400,832,556	392,779,593
— — à plus de quatre roues	9,599,280	9,512,095
	<u>572,317,048</u>	<u>554,098,562</u>
Parcours total des véhicules de l'État (annexe XXV).	<u>782,874,552</u>	<u>747,434,490</u>
Effectif moyen des véhicules de l'État	pour trains de voyageurs. (nombre).	6,038
	pour trains de marchandises. (—).	48,606
Parcours moyen d'un véhicule de l'État	pour trains de voyageurs (km.).	54,889
	pour trains de marchandises. (—).	11,773

**§ 13. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT. (Voir annexe XXV.)**

PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE TERREAU DE L'ÉTAT.			
Trains de voyageurs.		Trains de marchandises (¹).	
	1897.	1896.	1897.
Voitures à voyageurs . . . . .	164,570,763	150,528,275	3,193,855
Voitures-poste et cellulaires . . . . .	3,331,598	3,282,052	48,572
Wagons à bagages et fourgons . . . . .	53,483,917	51,258,732	21,261,243
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers.	5,152,208	5,294,708	359,924,209
{ chargés.   { vides. . . . .	302,75	280,745	152,991,485
Wagons-traineaux . . . . .	58,392	57,447	903,157
Ensemble (voir annexe XXV) . . . . .	<u>206,879,658</u>	<u>190,687,959</u>	<u>518,416,519</u>
Parcours des trains de l'État . . . . .	<u>26,784,076</u>	<u>25,568,915</u>	<u>19,906,784</u>
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.			
Voitures à voyageurs . . . . .	0.14	0.89	0.16
Voitures-poste et cellulaires. . . . .	0.13	0.13	»
Wagons à bagages et fourgons . . . . .	1.25	1.22	1.07
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers.	0.19	0.21	17.07
{ chargés.   { vides. . . . .	0.01	0.01	7.60
Wagons-traineaux . . . . .	»	»	0.05
	7.72	7.46	26.04
			26.45

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

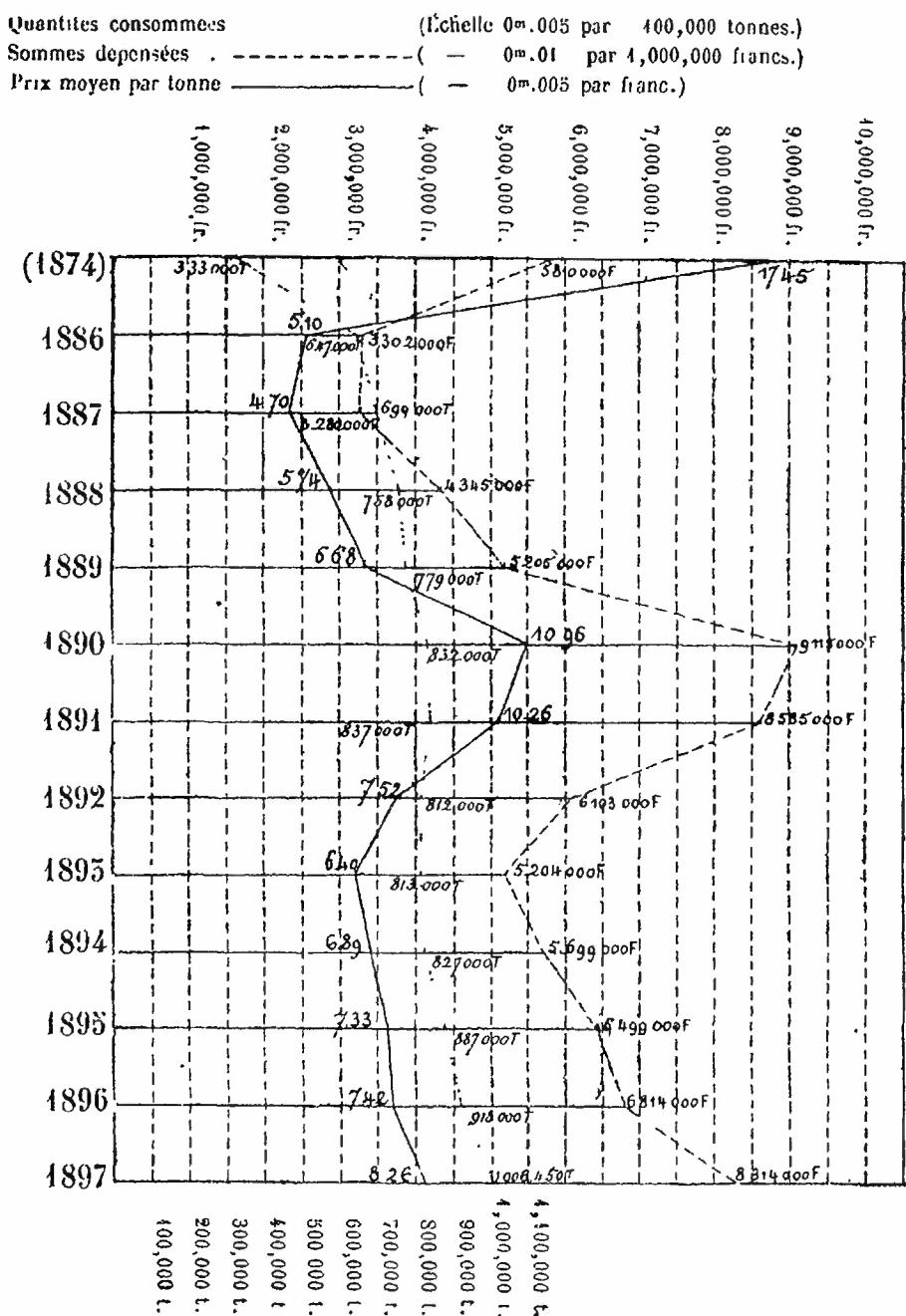
## § 14. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1897 et en 1896 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., sont l'objet de l'annexe XXVI.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gilletteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, grosse gillette, coke divers, etc.), a été en 1897 de fr. 8.34 et en 1896 de fr. 7.49.

## § 15. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure les quantités, les dépenses et prix moyens des charbons **MENUS ET GILLETEUX**, en 1874, et, année par année, de 1886 à 1897.



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

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

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

		En 1897.	En 1896.
Par train-kilomètre . . . .	Quantité . . . .	<b>19<sup>k</sup>.57</b>	<b>18<sup>k</sup>.45</b>
	Valeur . . . .	<b>0<sup>r</sup>.157</b>	<b>0<sup>r</sup>.133</b>
Par locomotive-kilomètre avec train. . . . .	Quantité . . . .	<b>17<sup>k</sup>.67</b>	<b>17<sup>k</sup>.03</b>
	Valeur . . . .	<b>0<sup>r</sup>.144</b>	<b>0<sup>r</sup>.124</b>
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres. . . .	Quantité . . . .	<b>15<sup>k</sup>.81</b>	<b>13<sup>k</sup>.39</b>
	Valeur . . . .	<b>0<sup>r</sup>.112</b>	<b>0<sup>r</sup>.098</b>
Par véhicule-kilomètre ( <sup>1</sup> ) . . . .	Quantité . . . .	<b>1<sup>k</sup>.245</b>	<b>1<sup>k</sup>.189</b>
	Valeur . . . .	<b>0<sup>r</sup>.010</b>	<b>0<sup>r</sup>.009</b>
Par unité de charge transportée à un kilomètre ( <sup>2</sup> ). . . . .	Quantité . . . .	<b>0<sup>k</sup>.44422</b>	<b>0<sup>k</sup>.43104</b>
	Valeur . . . .	<b>0<sup>r</sup>.00361</b>	<b>0<sup>r</sup>.00314</b>

### § 17. ÉCLAIRAGE.

#### *Installations.*

L'éclairage électrique comportait, fin 1897, 55 installations, comprenant 3,732 foyers, 1.035 lampes à arc et 2,679 lampes à incandescence, soit 458 de plus qu'en 1896. (Voir détail annexe XXVII.)

En 1897, 2 nouvelles installations ont été établies, l'une à Arlon, comprenant : 50 foyers à arc de 14 ampères, 6 foyers de 10 ampères, 30 foyers de 8 ampères et 249 lampes à incandescence ; l'autre à Tervueren (Exposition), comprenant : 6 foyers de 6 ampères, 20 foyers de 8 ampères, 2 foyers de 10 ampères et 8 lampes à incandescence.

Une installation comprenant : 8 foyers de 20 ampères, 3 foyers de 8 ampères et 19 lampes à incandescence a été supprimée à Schaerbeek.

Il a été placé en extension :

- 1<sup>o</sup> à Courtrai, 5 foyers à arc et 5 lampes à incandescence;
- 2<sup>o</sup> à Malines, 52 foyers à arc;
- 3<sup>o</sup> à Bruxelles (Quartier-Léopold), 21 lampes à arc;
- 4<sup>o</sup> à Liège (Guillemins), 2 foyers à arc et 50 lampes à incandescence;
- 5<sup>o</sup> à Anvers, 12 foyers à arc;
- 6<sup>o</sup> à Gentbrugge, 3 foyers à arc;
- 7<sup>o</sup> à Renory, une lampe à incandescence;
- 8<sup>o</sup> à Bruxelles (Nord), un foyer à arc;
- 9<sup>o</sup> à Waereghem, 14 lampes à incandescence;

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

(<sup>2</sup>) Voir la définition de cette unité à l'annexe XXVI, renvoi (<sup>1</sup>).

10<sup>e</sup> à l'Hôtel des chemins de fer, 12 foyers à arc et 16 lampes à incandescence ;

11<sup>e</sup> à Ans, 5 lampes à incandescence.

Il a été supprimé :

1<sup>e</sup> à Anvers (Est), 2 foyers à arc ;

2<sup>e</sup> à Liège (Guillemins), 2 foyers à arc ;

5<sup>e</sup> à Bruxelles (Quartier-Léopold), 2 foyers à arc ;

4<sup>e</sup> à Anvers (Bassins), 4 foyers à arc.

*Gaz.* — Son emploi a été étendu dans 47 stations, à concurrence de 311 becs nouveaux.

En outre, il a été substitué, dans 97 stations, 1,496 becs intensifs système Auer à un nombre égal de becs ordinaires.

L'éclairage *au gaz ordinaire*, dans les bâtiments, les stations, les ateliers et leurs dépendances, comporte 24,786 becs, dont la consommation, en 1897, a été de 5,852,842 mètres cubes et la dépense de fr. 692.645-11, soit fr. 0-119 par mètre cube. (*Voir annexe XXVII.*)

Quant à l'éclairage de 255 trains *au gaz riche*, il a nécessité une dépense de fr. 436,202-81, soit de fr. 0-245 par mètre cube. (*Voir annexe XXVII<sup>bis</sup>.*)

*Pétrole.* — L'éclairage intensif a été étendu dans 128 stations : 852 lampes ont été installées, dont 751 en extension et 81 en remplacement d'appareils ordinaires.

206 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 71 stations, haltes et points d'arrêt.

#### *Consommation.*

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

	En 1897.		En 1896.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole . . . . .	5,622,456 litres.	F 598,457 16	5,504,902 litres.	F. 287,526 47
Huile de colza épurée.	503,458 kilogr.	522,605 07	475,615 kilogr.	242,515 07
Torches-falots . . . .	12,280 pièces.	4,175 20	9,174 pièces.	2,476 98
Ensemble. . . . .	<hr/> F 725,215 43		<hr/> F. 552,518 52	

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

#### § 18. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1897, il existait 51,879 chaufferettes pour voitures à voyageurs, et 916 calorifères de voitures de trains légers ; soit 2,907 chaufferettes et 91 calorifères de plus qu'en 1896.

## § 19. GRAISSAGE.

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

	En 1897.		En 1896.	
	QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
Graissage du matériel de traction.	Huiles . . . . .	Kil. 1,458,776	Fr. c. 135,298 48	Kil. 1,043,764
	Suif et graisses.	63,364	29,862 04	57,806
	Totaux. . . . .	1,922,137	165,160 22	1,071,570
Graissage des véhicules. . . . .	Huiles . . . . .	( <sup>1</sup> ) 413,315	158,203 37	( <sup>1</sup> ) 392,295
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles . . . . .	240,421	83,878 71	( <sup>2</sup> ) 228,792
	Suif et graisses.	25,050	7,400 41	23,738
	Totaux. . . . .	265,474	90,979 12	252,530
Ensemble. . . . .		1,902,623	414,342 71	1,746,393
Soit, pour 1897. . . . .		+ 186,228	+ 72,904 44	344,438 57

L'augmentation de la dépense est due aux parcours plus considérables effectués par le matériel et au relèvement du prix de certaines matières.

## § 20. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

Au 31 décembre 1897, il existait en magasin et dans les dépôts pour . . . . .	fr. 16,998,088 51
Il restait à fournir sur le budget de 1897 . . . . .	803,464 98
Ensemble. . . . fr.	17,801,553 49

d'après les prix moyens, non compris la valeur du matériel des voies et travaux. (*Voir annexe XVIII.*)

**II. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS INTRODUITES DANS LE SERVICE DE LA TRACTION ET DU MÉTIERL.**

*Voitures.* — L'Administration a fait construire :

*A.* 53 voitures de grande capacité, à couloir latéral et W. C., dont 20 mixtes de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe, et 33 de 3<sup>e</sup> classe. Ces voitures sont munies

(<sup>1</sup>) Non compris 55,552 kilogrammes d'huile de remplacement.

(<sup>2</sup>) — 50,560 — —

(<sup>3</sup>) Chiffres rectifiés.

de la double suspension sur caoutchouc, du frein « Westinghouse » à action rapide et d'un frein à vis ;

*B.* 2 voitures-poste de 44<sup>m</sup>.51 de longueur et de 2<sup>m</sup>.78 de largeur, dont l'une avec passerelle et l'autre à guérite ;

*C.* 6 voitures-fourgons pour trains légers et 2 trucks pour le transport d'équipages. Ces 8 véhicules ont été construits pendant l'été par l'atelier central des voitures de Malines.

*Wagons.* — Le matériel à marchandises indiqué ci-après a été mis en service :

1,005 wagons fermés pour transport de marchandises volumineuses ;

56 wagons fermés à 4 portes, dits « cavaliers » ;

1,944 wagons à houille, de 15 tonnes ;

145 wagons à coke, de 15 tonnes ;

43 wagons plats de 15 tonnes, à hausslettes rabattantes, et 45 wagons plats de 20 tonnes, de 12 mètres de longueur.

Indépendamment de ces véhicules, il a été commandé :

130 wagons fermés pour transport de marchandises volumineuses ;

81 wagons fermés à 4 portes, dits « cavaliers » ;

1,000 wagons à houille, de 15 tonnes ;

160 wagons plats de 15 tonnes, à hausslettes rabattantes,

et 50 wagons plats de 20 tonnes, de 12 mètres de longueur.

De plus, il a été décidé de mettre en adjudication la fourniture de cent wagons fermés pour transport de marchandises volumineuses d'un tonnage de 15,000 kilogrammes, et de cinq wagons appropriés pour transport de plaques tournantes.

\* \* \*

Les 1,944 wagons à houille, de 15 tonnes, dont l'effectif du matériel à marchandises a été augmenté, ont été construits d'après le nouveau type que l'Administration a fait étudier en vue de donner satisfaction au plus grand nombre possible d'expéditeurs.

Il en sera de même des 1,000 wagons de l'espèce commandés en 1897.

Ces véhicules ont une capacité de 19 mètres cubes 500.

Dans le but de développer le trafic de certaines marchandises en provenance ou en destination de l'Angleterre, l'Administration a fait apprécier :

a) 4 wagons pour les envois de levures anglaises importées en Belgique ;

b) 3 wagons pour les expéditions de beurre entre Arlon et Ostende ;

c) 12 wagons pour le transport de denrées alimentaires entre l'Italie et l'Angleterre.

L'appropriation de ces derniers véhicules n'étant plus en rapport avec celle du matériel affecté aux envois de même nature sur les lignes concurrentes, il a été prescrit de faire construire 12 wagons réunissant les conditions voulues pour ce genre de transports.

Le matériel de l'État n'était donné en location qu'aux compagnies de

chemins de fer et aux entrepreneurs des travaux de terrassement et autres effectués pour le compte de l'Administration.

Ce matériel peut maintenant être loué également aux entrepreneurs opérant pour le compte de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Les particuliers et les administrations publiques se trouvant exceptionnellement dans une gêne momentanée qu'ils n'auraient pu prévoir, peuvent de même obtenir en location du matériel et des agrès de l'État.

Au surplus, il peut être loué des wagons aux particuliers qui en font la demande, pour y adapter des récipients permettant d'utiliser le matériel ainsi approprié à des expéditions de liquides au départ de stations des chemins de fer de l'État.

Il a été mis en usage dans plusieurs gares à marchandises un petit chariot à 5 roues, destiné au transport, à l'intérieur des stations, des marchandises pondéreuses.

*Matériel pour secours aux blessés.* — Après avoir pourvu les stations, les haltes, les points d'arrêt et les ateliers d'un matériel de secours complet l'Administration a publié un manuel contenant toutes les dispositions relatives à la réparation, l'entretien et l'utilisation de ce matériel, ainsi qu'aux mesures à prendre pour secourir promptement les blessés en cas d'accident dans une station, un atelier ou en pleine voie. Ce manuel constitue un excellent guide pour le personnel pouvant être appelé à intervenir en pareille circonstance.

---

(36)

## CHAPITRE IV.

### EXPLOITATION.

---

#### **I. Mouvement et recette.**

##### **§ 1<sup>er</sup>. voyageurs.**

Les arrêtés ministériels des 20 janvier et 25 février 1897, pris en vertu de l'arrêté royal du 7 juillet 1893 et mis en vigueur le 1<sup>er</sup> mai suivant, ont apporté les modifications suivantes dans la tarification du transport des voyageurs :

##### **BASES DES PRIX NORMAUX.**

Les prix pour le transport des voyageurs sur les lignes des chemins de fer de l'État belge sont calculés d'après les bases suivantes et applicables par kilomètre :

	BILLETS SIMPLES.			BILLETS D'ALLER ET RETOUR.		
	I	II	III	I	II	III
Services intérieur { Bases . . . . .	0.0945	0.0637875	0.0378	0.15120	0.10206	0.06048
et mixtes.      { Avec minimum de	0.50	0.35	0.20	0.80	0.55	0.35
Services internationaux. { Bases . . . . .	0.0945	0.0709	0.0475	0.15120	0.11544	0.07568
{ Avec minimum de	0.50	0.40	0.25	0.80	0.60	0.40

Dans l'application de ces bases, les prix sont arrondis de la manière suivante :

*A. Au décime supérieur en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, pour les distances supérieures à 20 kilomètres ;*

*au demi-décime supérieur pour les distances de 20 kilomètres et moins ;*

*B. Au demi-décime supérieur en 3<sup>e</sup> classe à toutes distances.*

Les bases ci-dessus, par rapport aux précédentes, accusent les différences suivantes :

#### *A. — Services intérieur et mixtes :*

*1<sup>re</sup> classe. — Taxe des trains ordinaires majorée de 25 p. c., soit la taxe antérieure des express.*

*2<sup>e</sup> classe. — Taxe des trains ordinaires majorée de 12 1/2 p. c.; cette majoration était de 25 p. c. en express.*

**3<sup>e</sup> classe.** — Maintien de la taxe des trains ordinaires, soit 25 p. c. de moins que dans les express.

**B. — Services internationaux :**

Pour les trois classes, la taxe antérieure des express.

Les trains internationaux et de luxe ne sont accessibles aux voyageurs du service intérieur que moyennant paiement d'une taxe supplémentaire fixée à 2 francs pour les distances de 200 kilomètres ou moins, et à 3 francs pour les distances supérieures (1).

**TARIFICATIONS SPÉCIALES.**

**1<sup>o</sup> PRIX RÉDUITS.** — Les prix pour le transport des enfants, des militaires voyageant isolément ou en troupes, des gardes civiques, sociétaires, excursionnistes scolaires, électeurs, émigrants, détenus, ouvriers travaillant hors frontières, voyageurs en train de plaisir, sont ceux des billets simples à prix normaux réduits de 50 p. c. et arrondis au décime ou au demi-décime supérieur, selon la règle fixée pour les prix normaux.

**2<sup>o</sup> BILLETS CIRCULAIRES.** — *a)* à *itinéraires fixes.* — Les prix sont ceux des billets simples à prix normaux du service intérieur ou international, selon le cas, réduits de 20 p. c. et arrondis suivant la règle fixée pour les prix normaux.

*b) Billets combinés.* — Les prix sont ceux des billets simples à prix normaux du service international, réduits de 20 p. c. et arrondis selon la règle fixée pour les prix normaux.

**3<sup>o</sup> ABONNEMENTS ORDINAIRES (à parcours déterminés et sur tout le réseau, ceux de quinze jours compris).** — Les prix sont augmentés de 10 p. c. pour la 1<sup>re</sup> classe, de 5 p. c. pour la 2<sup>e</sup> classe et diminués de 10 p. c. pour la 3<sup>e</sup> classe. Ils sont arrondis, le cas échéant, au franc supérieur.

**4<sup>o</sup> ABONNEMENTS POUR OUVRIERS.** — Les prix sont diminués de 10 p. c. et arrondis, le cas échéant, au demi-décime supérieur.

Pour les améliorations et innovations, voir pp. 46, 47, 63 et 64.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs pendant les deux derniers exercices, sont résumés dans le tableau suivant :

(1) Ces taxes sont supprimées depuis le 5 janvier 1898.

## a) Billets simples.

	MOUVEMENT		Differences pour 1897.	RECETTE		Differences pour 1897.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.		
	en 1897.	en 1896.		en 1897.	en 1896.		en 1897.	en 1896.	en 1897.	en 1896.	
	Voyages.	Voyages.					Kil.	Kil.			
Janvier à avril.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	142,943 550,274 3,870,621	151,716 590,418 3,887,870	— 8,773 — 40,144 — 217,249	694,082 69 1,251,185 55 2,661,321 64	723,321 97 1,341,501 05 2,957,443 90	— 29,139 28 — 90,315 50 — 276,122 35	53,26 34,48 17,78	52,62 34,69 18,64	4,586 2,274 0,730	4,767 2,272 0,761
	Totaux . . .	4,313,838	4,630,004	— 265,166	4,616,589 88	5,022,167 01	— 395,577 13	21,05	21,80	1,060	1,085
Mai à décembre.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	408,066 1,347,321 8,883,559	446,415 1,482,069 8,997,456	— 38,349 — 134,748 — 113,897	2,393,416 78 3,816,291 79 7,012,215 33	2,303,567 73 3,773,333 67 7,335,295 73	+ 89,840 05 + 42,968 12 — 323,080 40	61,55 43,64 20,23	56,91 38,62 19,89	5,845 2,833 0,789	5,160 2,546 0,815
	Totaux . . .	10,638,946	10,925,940	286,994	13,221,923 90	13,412,197 13	— 190,273 23	24,78	23,94	1,243	1,228
Ensemble.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	551,009 1,697,595 12,554,180	598,131 2,012,487 12,885,326	— 47,122 — 174,892 — 331,146	3,087,499 47 5,067,477 34 9,693,536 97	3,026,789 70 5,114,834 72 10,292,730 72	+ 60,709 77 — 47,357 38 — 590,202 75	59,40 40,98 19,43	55,82 37,50 19,51	5,603 2,670 0,772	5,060 2,468 0,799
	Totaux . . .	15,002,784	15,555,944	— 553,160	17,844,513 78	18,434,304 11	— 595,810 36	23,69	23,39	1,190	1,185

## b) Billets d'aller et retour.

Janvier à avril.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	310,350 1,192,678 7,695,236	303,848 1,151,160 7,277,954	+ 6,502 + 41,518 + 417,282	837,046 31 1,497,003 85 4,098,994 59	809,991 75 1,430,539 20 3,862,853 18	+ 27,054 56 + 66,464 25 + 236,141 41	39,07 25,30 16,85	38,58 25,09 16,78	2,697 1,245 0,531	2,666 1,243 0,531
	Totaux . . .	9,198,264	8,732,982	+ 465,302	6,433,044 75	6,103,364 13	+ 329,660 62	18,69	18,62	0,699	0,699
Mai à décembre.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	742,498 2,693,158 10,200,603	755,708 2,714,031 17,048,568	— 13,300 — 20,880 + 2,112,034	2,196,320 25 3,936,904 97 11,151,919 51	1,882,010 18 3,397,192 60 9,407,756 77	+ 314,310 07 + 359,712 17 + 1,744,162 74	38,81 28,17 18,79	36,12 25,16 17,39	2,958 1,462 0,581	2,490 1,232 0,531
	Totaux . . .	12,636,236	20,558,402	+ 2,077,851	17,285,144 73	14,686,959 73	+ 2,598,184 98	20,57	19,10	0,764	0,714
Ensemble.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	1,052,848 3,885,874 26,895,834	1,050,646 3,865,196 24,366,522	— 6,798 + 20,638 + 2,429,316	3,033,366 56 5,433,908 82 15,250,914 10	2,692,001 93 4,827,732 » 13,270,609 95	+ 341,364 63 + 606,176 82 + 1,980,304 15	39,88 27,29 18,23	36,83 25,12 17,52	2,881 1,398 0,567	2,540 1,249 0,545
	Totaux . . .	41,834,521	9,291,394	+ 2,543,156	23,718,189 48	20,790,343 88	+ 2,927,845 60	20,03	19,22	0,745	0,710

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

1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	1,603,857 5,283,439 39,450,018	1,657,777 5,937,683 37,251,848	— 53,920 — 154,254 + 2,198,170	6,120,866 03 10,501,386 16 24,944,461 07	5,718,791 63 9,942,566 72 23,563,349 67	+ 402,074 40 + 558,819 44 + 1,381,101 40	45,93 31,78 18,62	43,68 29,44 19,78	3,816 1,816 0,632	3,450 1,674 0,633
Totaux . . .	16,837,301	44,847,305	+ 1,989,996	41,586,703 26	39,224,708 02	+ 2,341,995 24	21,20	20,37	0,887	0,875

## d) Billets à prix réduits.

Janvier à avril.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	436,116 1,010,467 10,785,554	383,779 975,520 9,406,127	+ 52,337 + 34,947 + 1,379,427	618,111 05 1,045,766 83 2,315,827 18	+ 550,271 25 + 1,019,495 55 + 2,112,474 51	+ 67,839 80 + 26,271 28 + 203,302 67	44,46 42,31 18,61	44,42 42,11 19,13	1,417 1,035 0,211	1,434 1,045 0,220
	Totaux . . .	12,232,137	10,765,326	+ 1,466,711	3,979,705 06	3,682,241 31	+ 297,463 75	21,49	22,11	0,322	0,338
Mai à décembre.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	763,128 2,516,864 19,010,410	837,824 2,572,322 13,653,712	— 74,696 — 55,458 + 5,356,698	1,498,110 18 2,821,810 11 7,241,538 04	1,406,904 15 2,689,675 07 5,874,177 56	+ 91,112 03 + 132,135 04 + 1,367,360 48	46,84 39,36 20,86	45,27 38,80 19,86	1,963 1,121 0,247	1,679 1,046 0,245
	Totaux . . .	32,290,401	27,063,858	+ 5,220,544	11,561,458 33	9,970,850 78	+ 1,500,607 55	22,92	22,47	0,355	0,366
Ensemble.	1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	1,199,244 3,527,331 39,793,954	1,221,603 3,547,842 33,059,839	— 22,359 — 20,511 + 6,736,125	2,116,221 23 3,867,578 94 9,557,365 22	+ 1,957,266 40 + 158,406 32 + 1,570,713 15	+ 158,051 83 + 158,406 32 + 1,570,713 15	45,97 40,21 20,25	45,27 39,7 19,84	1,764 1,096 0,240	1,602 1,045 0,242
	Totaux . . .	14,522,539	17,829,284	+ 6,693,255	15,541,163 39	13,653,092 09	+ 1,188,071 30	22,53	22,52	0,349	0,361

## e) Résultats généraux.

1 <sup>re</sup> classe . . . 2 <sup>e</sup> — . . . 3 <sup>e</sup> — . . .	2,803,101 9,310,700 70,246,982	2,879,380 9,483,525 70,311,687	— 76,279 — 174,765 + 8,934,235	8,237,087 26 14,398,963 10 34,501,816 29	7,670,061 03 13,651,737 34 31,550,001 74	+ 561,026 23 + 717,225 76 + 2,951,614 55	45,93 34,97 19,44	44,24 33,28 19,98	2,939 1,543 0,436	12,666 1,439 0,449	
	Totaux . . .	91,359,843	82,076,592	+ 8,683,251	57,107,866 65	52,877,800 11	+ 4,230,066 54	21,86	21,50	0,625	0,630
Tickets d'entrée dans les stations . . . . .				197,517 »	182,393 60	+ 15,123 40					
Surtaxe (trains de luxe) . . . . .				62,408 »	»	+ 52,408 »					
	Totaux . . . . .			57,367,791 05	53,060,103 71	+ 4,297,597 04					

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1896, l'année 1897 a produit :

Pour les billets simples . . . . .	En moins, fr.	585,850 56
— aller et retour . . . . .	En plus . .	<u>2,927,845 60</u>
Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour . . . . .	En plus . . fr.	2,341,995 24
Pour l'ensemble des prix réduits . . .	En plus . .	<u>1,888,071 30</u>
Pour la totalité des transports de voyageurs . . . . .	En plus . fr.	4,230,066 54 <sup>(1)</sup>

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

	Billets simples.	Billets d'aller et retour (20 p. c. de réduction.)	Ensemble.
Nombre. . . . .	15,002,784	51,834,520	46,837,504
soit. . . . .		44,522,539	<u>44,522,539</u>
Ensemble. . . . .		76,357,059	<u>91,559,845</u>

On constate que, sur 91,559,845 voyages effectués, 76,357,059, soit 83.6 p. c., l'ont été à prix réduits. Cette proportion a été de 81.2 p. c. en 1896.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1872 (voir annexe XXXI).

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

#### *Parcours effectués par les voyageurs :*

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

	1897	1896.
En première classe. . . . .	128,806.289	( <sup>2</sup> ) 127,584,645
En deuxième classe . . . . .	325,617.557	( <sup>2</sup> ) 315,710,650
En troisième classe . . . . .	1,541,367.717	( <sup>2</sup> ) 1,520,587,086
Ensemble . . . . .	<u>1,995,794,563</u>	<u>(<sup>2</sup>) 1,763,482,581</u>
En plus pour 1897 . . . . .		232,509,182

<sup>(1)</sup> Indépendamment de 52,408 francs, montant de *surtaxes* délivrées aux voyageurs, munis de coupons ordinaires, de cartes d'abonnement, etc., et qui ont pris place dans des *trains de luxe*.

<sup>(2)</sup> Chiffres rectifiés.

*Recettes moyennes par voyageurs embarqués.*

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR
1865 . . .	Fr. 1.37	1882 . . .	0.81
1866 . . .	1.15	1883 . . .	0.79
1867 . .	1.19	1884 . . .	0.78
1868 . . .	1.19	1885 . . .	(*) 0.81
1869 . . .	1.18	1886 . . .	0.75
1870 . . .	1.14	1887 . .	0.74
1871 . . .	1.12	1888 . . .	0.73
1872 . . .	0.9	1889 . . .	0.72
1873 . . .	0.87	1890 . . .	0.70
1874 . . .	0.84	1891 . . .	0.68
1875 . . .	0.84	1892 . . .	0.68
1876 . . .	0.80	1893 . . .	0.68
1877 . . .	0.78	1894 . . .	(*) 0.69
1878 . . .	0.76	1895 . . .	0.68
1879 . . .	0.73	1896 . . .	0.64
1880 . . .	(*) 0.88	1897 . . .	(*) 0.65
1881 . . .	0.82		

On voit que, sans quelques relèvements exceptionnels, la recette moyenne par voyageur continue à flétrir d'année en année.

Cette situation est due principalement aux circonstances suivantes :

A. Les billets *d'aller et retour*, à prix réduits de 20 p. c., constituent, chaque année, une part de plus en plus grande du mouvement. D'après les chiffres suivants, cette part a été en 1897, de 68 p. c. et en 1872, première année de l'institution de billets *d'aller et retour*, de 53 p. c. seulement :

	1872.		1897.	
	Nombre.	P. c.	Nombre.	P. c.
Billets simples. . . . .	10,021,575	47	15,002,784	32
Billets aller et retour . . .	11,577,272	55	31,834,520	68
Ensemble. . . . .	21,598,645	100	46,857,304	100

(<sup>1</sup>) Exposition nationale de Bruxelles, relèvement des prix de 5 p. c. et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre.

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

(<sup>3</sup>) — de Bruxelles. — Il est à observer entre autres : 1<sup>o</sup> que le nombre de voyageurs à prix réduits a dépassé en 1897 de fr. 6,700,000 celui de 1896 et que la recette en plus n'a été que de fr. 1,190,000; 2<sup>o</sup> que les recettes pour voyages « aller et retour » ont augmenté de fr. 2,950,000, tandis que les voyages simples ont produit fr. 586,000 de moins; c'est ce qui explique en grande partie que le prix moyen par voyageur, en 1897, a été en décroissance. (*Voir tableau page 59.*)

B. Le mouvement se développe beaucoup moins en 1<sup>re</sup> classe qu'en 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>; exemple :

	1892.	1897.	Augmentation.	
	Nombre	Nombre	Nombre.	P. c.
Voyageurs.	1 <sup>re</sup> classe .	1.224,491	1.603,857	379,366 31
	2 <sup>e</sup> —	2.788,903	5.783,429	2.994.526 107
	3 <sup>e</sup> —	17.585,251	39.450,018	21.864,767 124
Ensemble. . .	24.598,643	46.837,504	25.238,659	117

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

	Nombre. 1892.	Nombre. 1897.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1.231,112	41.419,593	40.188.483
Autres voyages . . . .	21.966,511	49.940,248	27.973,737
Ensemble. . . .	23.197,623	91.359,843	68.162,220

## § 2. MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES DE L'ÉTAT, EN 1897.

Une statistique des transports de grosses marchandises, *par chargements complets*, de tapissières, de wagons roulant sur essieux, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État, en 1897, fait l'objet des tableaux annexes XXXVI à XLI. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

En voici le résumé, pour ce qui concerne l'ensemble des quantités transportées :

DÉSIGNATION des TRANSPORTS.	UNITÉS.	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes au départ et à l'arrivée.	Services internationaux au départ et à l'arrivée.	Transit par les lignes de l'État des transports échangés entre			TOTALS.
					lignes concédées belges.	lignes concédées et pays étrangers et vice-versa.	pays étrangers.	
Grosses marchandises . . . .	tonnes.	15.396,910	5.266,034	7.261,126	430,298	1.508,282	290,934	30.159,584
Tapissières . . . . .	Nombre.	2.062	520	60	» (*)	» (?)	» (?)	2.642
Wagons roulant sur essieux . .	Id.	8.701	27	295	» (*)	» (?)	» (?)	7.023
Bestiaux, etc. . . . .	Expédi	41.670	6.570	11.426	»	»	940	60.615
Chevaux, etc. . . . .	Têtes.	28.837	3.422	26.814	»	»	»	59.073
Moutons . . . . .	Id.	» (?)	» (?)	82.273	»	»	»	82.273

(<sup>1</sup>) Voir ces transports par abonnement, annexe XXXI.

(<sup>2</sup>) Les transports de tapissières et de wagons roulant sur essieux échangés entre pays étrangers, en transit par l'État étant soumis à réinscription aux points frontières, sont compris à la 5<sup>e</sup> colonne sous la rubrique « Services internationaux au départ et à l'arrivée ».

(<sup>3</sup>) Les expéditions de moutons en services intérieur, État vers État et mixtes sont comptées avec celles de bestiaux, etc.

## § 3. ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTES.			
	Unité.	1897.	1896.	Differences pour 1897.	1897.	1896.	Differences pour 1897.
Voyageurs . . . . .	Voyage.	91,359,843	82,676,592	+ 8,683,251	57,107,866 65	52,877,800 11	+ 4,230,066 54
Surtaxes (trains de luxe).	" "	" "	" "	"	52,408 "	" "	+ 52,408 "
Tickets d'entrée . . .	Coupon	1,975,170	1,823,936	+ 151,234	197,517 "	182,393 60	+ 15,123 40
Bagages . . . . .	Quintal.	408,879	386,706	+ 22,173	1,877,608 13	1,723,496 17	+ 154,111 96
Petites marchandises <sup>(1)</sup>	Kilogr.	410,480,171	396,070,516	+14,419,635	11,033,038 33	10,498,126 21	+ 534,912 12
Grosses — . . . . .	Tonne.	33,735,401	31,512,816	+ 2,222,585	94,778,292 59	90,006,157 44	+ 4,772,135 15
Finances . . . . .	— (2)	— (2)	— (2)	—	282,868 27	269,430 18	+ 13,432 09
Équipages . . . . .	Nombre.	2,307	1,629	+ 678	69,849 43	66,433 82	+ 3,415 61
Chevaux et bestiaux <sup>(3)</sup>	Expédition.	63,905	65,589	- 1,684	1,725,807 91	1,640,378 72	+ 85,420 19
Produits extraordinaires	—	—	—	—	3,219,744 06	3,083,429 45	+ 136,314 61
Ensemble . . . . .					170,345,000 37	160,347,651 70	+ 9,997,348 67
Produits divers . . . . .					67,727 48	87,111 56	- 19,384 08
					TOTAUX . . . fr.	170,412,727 85	160,434,763 26
							+ 9,977,984 59

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

	1897.				1896.
	A SERVICE intérieur.	B SERVICES mixtes.	C SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs . . . . . fr.	42,899,321 79	5,875,847 32	8,332,697 54	57,107,866 65	52,877,800 11
Surtaxes (trains de luxe) . . . . .	" "	" "	52,408 "	52,408 "	" "
Tickets d'entrée dans les stations . . . . .	197,517 "	" "	" "	197,517 "	182,393 60
Bagages . . . . .	746,341 29	70,651 28	1,060,615 56	1,877,608 13	1,723,496 17
Petites marchandises . . . . .	7,790,272 05	1,050,251 25	2,192,515 03	11,033,038 33	10,498,126 21
Grosses — . . . . .	53,107,287 29	13,162,089 04	28,508,916 26	94,778,292 59	90,006,157 44
Finances . . . . .	229,602 76	19,051 20	34,214 31	282,868 27	269,430 18
Équipages . . . . .	54,281 09	3,437 81	12,130 53	69,849 43	66,433 82
Chevaux et bestiaux . . . . .	1,280,284 98	89,383 09	356,139 84	1,725,807 91	1,640,378 72
Produits extraordinaires . . . . .	3,219,744 06	" "	" "	3,219,744 06	3,083,429 45
Ensemble . . . fr.	109,524,652 31	20,270,710 99	40,549,637 07		
Produits divers . . . . .				170,345,000 37	160,347,651 70
				67,727 48	87,111 56
			Total. . . fr.	170,412,727 85	160,434,763 26

(1) Voir, annexe XII, la décomposition par trains de voyageurs et de marchandises, des recettes afférentes à ces transports.

(2) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres d'art, d'objets précieux, etc. (taxées au poids et à la valeur cumulées, ainsi que les « remboursements »).

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

	A	B	C
En 1896, de . . . . .	64.76	12.14	23.10
Elle est, en 1897, de . . . .	64.30	11.90	23.80
Déférence pour 1897 . . . . .	— 0.46	— 0.24	+ 0.70

#### § 4. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaire se répartissent comme suit :

	En 1897.	
Garde de bagages. . . . . fr.	102,536 88	92,021 88
Loyer des buffets. . . . .	166,645 20	170,053 49
Droit d'affichage . . . . .	31,141 14	34,187 53
Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	131,587 40	120,685 30
Amendes pour fausses déclarations . . . . .	4,253 18	5,709 70
Formalités en douane . . . . .	255,146 33	240,182 02
Dépôt et magasinage . . . . .	61,062 84	64,153 34
Retard dans le chargement et le déchargement. . . .	204,254 31	194,579 42
Loyer de locomotives, tenders, matériel . . . . .	8,736 74	7,395 23
— de tapissières. . . . .	140 05	274 70
Déchargement d'office . . . . .	66,150 28	56,661 96
Entretien et traction sur les raccordements . . . .	271,001 95	255,375 04
Redevances pour usage de quais, voies . . . . .	4,959 49	5,837 76
Location de terrains, vidanges, etc. . . . .	56,358 99	58,497 31
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc. . . . .	1,678,810 50	1,709,258 48
Surtaxes non réclamées. . . . .	690 50	830 10
Recettes diverses . . . . .	216,508 44	92,026 82
Total. . fr.	<u>5,219,744 06</u>	<u>5,083,429 48</u>

#### § 5. PRODUITS DIVERS.

Les produits divers encaissés par l'administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à . . fr.     En 1897.     En 1896.  
 (Voir annexe XIII.)

#### § 6. RÉDUCTIONS CONSENTEES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction accordée sur les prix de transport représente — non compris les « aller et retour », les transports gratuits, en service, ou par abonnement, ni ceux bénéficiant des tarifs spéciaux ou exceptionnels ou taxés à des prix conventionnels — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

		En 1897.	En 1896.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . .	fr.	1,140,868 57	1,079,855 62
Détenus et leurs gardiens . . . . .	(1)	200,405 01	180,516 70
Émigrants . . . . .		16,575 62	24,414 68
Sociétaires . . . . .		837,862 91	622,016 68
Trains de plaisir . . . . .		303,600 43	256,521 05
Transports militaires en débet . . . . .	{	Hommes . . . . .	511,856 70
		Chevaux . . . . .	27,108 03
		Bagages et matériel de guerre. . . . .	107,482 22
Transports militaires soldés par les intéressés . . . . .	{	Bagages et mobiliers. . . . .	17,564 80
		Équipages et chevaux . . . . .	4,234 10
Chevaux de courses . . . . .		54,926 63	36,508 60
Transports d'objets et d'approvisionnements pour . . . . .	{	départements ministériels . . . . .	14,981 35
		armée et prisons. . . . .	126,376 50
		divers . . . . .	1,565 80
Billets délivrés à l'occasion de l'exposition de Bruxelles. . . . .		297,904 66	"
	Ensemble. . fr.	<u>5,751,050 67</u>	<u>5,010,980 68</u>

**II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1897.**

**§ 1<sup>er</sup>. CAMIONNAGE.**

Ainsi que cela a été exposé dans le compte rendu de 1896 (p. 47), l'Administration des chemins de fer de l'État assure, depuis le 1<sup>er</sup> août 1896; le camionnage dans l'agglomération bruxelloise au moyen de camions lui appartenant et d'un personnel, facteurs et conducteurs, relevant directement de son autorité. Les chevaux, complètement harnachés, sont seuls pris en location.

Au point de vue de la dépense, cette réforme continue à donner des résultats satisfaisants. La dépense de 1897 (nouveau régime) est, en effet, de 68,971 francs inférieure à celle de 1895 (ancien régime), malgré la progression normale du trafic et les sérieux avantages accordés au nombreux personnel du camionnage (salaire convenable, réduction de la journée de travail dans une limite raisonnable et octroi de journées de repos.)

Pour l'ensemble des services de camionnage, les dépenses se détaillent comme il suit :

		En 1897.	En 1896.
a. Camionnage (déclaration) . . fr.		1,015,057 26	1,238,603 13
b Van Gend (art. 10 de la convention) . . . . .		44,797 "	44,907 50
c. Remise à domicile par camions loués à Bruxelles (Allée-Verte, Entrepôt et Nord) . . . . .		" 9,937 27	
A reporter . . fr.		<u>1,056,854 26</u>	<u>1,290,447 90</u>

(1) Y compris une somme de fr. 125,642-10, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

	En 1897.	En 1896.
D'autre part. . . fr.	1,056,854 26	1,290,447 90
d. Remise à domicile par porteurs à Bruxelles, Verviers, Bruges, Anvers, Gand, Louvain, Malines, Alost, Ostende et Blankenbergh . . . . .	84,506 87	79,970 62
e. Port à domicile par porteurs d'avis et remise à domicile, dans les autres localités . . . . .	116,565 79	106,377 27
f. Remise à domicile par la poste. . .	5,478 »	5,357 75
	<hr/> 1,263,404 92	<hr/> 1,482,153 54

Il a été mis en vigueur un nouveau cahier général des charges contenant diverses dispositions nouvelles, en vue d'obtenir une exécution du service plus satisfaisante encore.

### § 2. BUFFETS ET BUVETTES.

Vu son peu d'importance, le buffet d'Ottignies a été transformé en buvette.

Les redevances des buffets et des buvettes ont produit, en 1897, la somme de fr. 171,756-78 contre fr. 180,043-27 en 1896.

La diminution de fr. 8,286-49 en 1897 s'explique par l'interdiction du débit des boissons alcooliques, à 14 buffets ou buvettes.

Ce débit n'est plus autorisé que dans 15 buffets ou buvettes ; il prendra fin au fur et à mesure de l'expiration des contrats.

### § 3. TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

#### a. Service intérieur.

Réforme du tarif des voyageurs (*voir pp. 37 et 38.*)

Les ouvriers attachés à un même établissement, voyageant en corps, sont assimilés aux sociétaires pour l'obtention de la réduction de 50 p. c.

Les graveurs sur verre sont admis à bénéficier du tarif d'abonnements pour ouvriers.

Réduction de 50 p. c. en faveur des indigents rapatriés pour le compte du Département des Affaires étrangères.

Le prix des abonnements scolaires de 2<sup>e</sup> classe, en service intérieur de l'État, est fixé au prix des mêmes abonnements en 3<sup>e</sup> classe, majoré de 25 p. c.

Les aumôniers militaires sont admis, au même titre que les officiers de l'armée, à bénéficier de la réduction de 50 p. c. sur les prix des billets simples.

Les élèves de l'école des cadets de Namur, voyageant en uniforme, sont assimilés aux militaires au point de vue de la réduction du prix de transport en service intérieur de l'État.

Réglementation de la délivrance, au prix du plus long parcours, d'abonnements ordinaires valables par plusieurs directions.

Réduction de 50 p. c. en faveur des élèves de l'école des mousses d'Ostende.

Les instruments de musique des ouvriers abonnés sont assimilés aux outils, au point de vue de l'admission dans les voitures.

Les billets d'aller et retour délivrés à Vaux-sous-Chèvremont et à Henne, en destination de Chênée, Angleur, Val-Benoit et Liège, ainsi que les abonnements scolaires, sont rendus valables, au retour, pour le débarquement à Henne ou à Vaux-sous-Chèvremont, au gré du voyageur.

Émission d'abonnements scolaires valables pour plusieurs stations desservant une même agglomération.

Délivrance, dans les relations avec certaines stations, de billets d'aller et retour permettant l'embarquement ou le débarquement au retour à Couillet ou Couillet-Centre.

(*Voir*, en outre, pp. 37 et 38.)

#### b. Services mixtes.

Modification aux prix des abonnements valables pendant 15 jours sur tout le réseau de l'État et des lignes Nord-belges (conséquence de la réforme des tarifs.)

Établissement des prix des suppléments pour changement de classe, en service mixte avec toutes les Compagnies.

(*Voir*, en outre, pp. 37 et 38.)

#### c. Services internationaux.

Les abonnement de MM. les sénateurs sont rendus valables par les trains internationaux (S) (1).

Les voyageurs internationaux arrivés aux stations d'Esschen, Bleyberg, Herbesthal, Sterpenich, Ostende (quai) et Mons, avec des billets ou des cartes d'abonnement valables exclusivement sur le réseau voisin, peuvent se procurer, à ces stations, des billets taxés aux prix du barème international et donnant accès sans surtaxe aux trains (S).

Les abonnements en services intérieur et mixte avec le chemin de fer du Nord sont rendus valables par les trains internationaux (S), moyennant majoration de prix de 10 p. c.

Par suite de la réforme des tarifs belges, publication :

1<sup>o</sup> Du tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre les stations des chemins de fer de l'État et celles des chemins de fer Prince-Henri ;

2<sup>o</sup> Du 1<sup>er</sup> supplément au tarif franco-belge-néerlandais ;

3<sup>o</sup> Du 13<sup>e</sup> supplément au tarif anglo-belge ;

4<sup>o</sup> Du tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre les sta-

---

(1) (S) Trains dont l'accès est subordonné au paiement d'une surtaxe.

tions de l'État belge, de Chimay, de la Flandre occidentale, de Gand-Terneuzen et du Nord-Belge, d'une part, et les stations des chemins de fer français, d'autre part;

5º D'un nouveau tarif pour le transport des voyageurs et des bagages de la Belgique, de l'Angleterre et des Pays-Bas, vers les stations des chemins de fer suisses et vice-versa;

6º Du tarif pour le transport des voyageurs et des bagages de la Belgique, de l'Angleterre et des Pays-Bas, vers les stations des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, et vice-versa, par les voies de Benonchamps, de Gouvy et de Sterpenich;

7º D'un nouveau tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre certaines stations des chemins de fer de l'État belge, d'une part, et des chemins de fer du London et North-Western, du Great-Northern et du Midland, d'autre part;

8º D'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits;

9º D'un 1<sup>er</sup> supplément au fascicule II du recueil des tarifs des voyages circulaires à prix réduits.

Suppression du tarif des voyages circulaires orientaux.

Mise en distribution de billets d'excursions à prix réduits pour Londres à l'occasion du jubilé de S. M. la Reine d'Angleterre.

Des conventions pour la vente de billets pour des parcours en Belgique ont été conclues avec :

MM. Duchemin, à Paris,

Seelig et Reed, à Londres,

Emmanuel, à Francfort-sur-Mein,

Lindeman, à La Haye, et avec

La Société de Publicité diurne et nocturne, etc., à Paris.

(Voir, en outre, p. 38.)

d. *Mesures transitoires prises à l'occasion de l'Exposition universelle de Bruxelles.*

**I. Service intérieur.**

Mise en vente, par les stations de l'État, de carnets combinés de l'Exposition.

Délivrance de billets à prix réduits en échange du bon annexé au carnet combiné.

Création d'un tarif spécial pour le transport des voyageurs à destination de Tervueren.

Transport des membres de la presse étrangère, en débet, pour le compte du Département de l'Industrie et du Travail.

Réduction de 50 p. c. en faveur des ouvriers délégués par les provinces ou par les communes pour visiter l'Exposition de Bruxelles.

Délivrance aux membres du Congrès de la Presse de Stockholm de cartes d'abonnement valables pendant 30 jours sur tout le réseau de l'État belge.

**II. Services mixtes.**

Mise en vente de carnets combinés de l'Exposition dans les stations de toutes les Compagnies belges et délivrance de billets à prix réduits pour Bruxelles, en échange du bon annexé aux dits carnets.

Réduction de 50 p. c. aux ouvriers délégués par les provinces ou par les communes pour visiter l'Exposition de Bruxelles-Tervueren.

**III. Services internationaux.**

Mise en vente par les principales administrations étrangères en relation, de carnets combinés de l'Exposition et de billets à prix réduits, en échange du bon annexé aux dits carnets.

Distribution au départ de l'Angleterre : de billets à prix réduits pour Bruxelles, valables pour tous voyageurs, pendant 7 jours et de billets, aller et retour, pour exposants, valables pendant un an.

Délivrance de billets d'aller et retour à prix réduits au départ des chemins de fer de l'État Néerlandais, Central Néerlandais, Hollandais, d'Anzin, du Nord Français, du Prince-Henri, de l'Alsace-Lorraine, du Main-Neckar, du Palatinat, de l'État de Bade, de l'Etat Prussien et de l'État de Wurtemberg.

Mise en vente, sur le réseau du Nord-Français, de cartes d'abonnements de 15 jours sur tout le réseau de l'État Belge, combinés avec un billet d'aller et retour jusqu'à la frontière.

Prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour dans les principales relations internationales.

**§ 4. TARIFS POUR MARCHANDISES.***Services intérieur et mixtes.***Conditions réglementaires.**

Les livrets réglementaires des services intérieur et mixtes ont subi les améliorations et modifications commandées par les nécessités du service et les intérêts de l'industrie et du commerce.

**Classification générale des marchandises.**

- |             |   |
|-------------|---|
| 15 janvier. | Classification des <i>nattes de coco</i> , au tarif spécial n° 4 et à la 1 <sup>re</sup> classe.  |
|             | Classification des <i>pulpes de betteraves séchées</i> à la 4 <sup>e</sup> classe, des <i>vousslettes en terre cuite</i> , au tarif spécial n° 5 et à la 4 <sup>e</sup> classe. |
|             | Déclassement de la <i>baryte en poudre</i> de la 3 <sup>e</sup> à la 4 <sup>e</sup> classe.   |
| 30 janvier. | Déclassement des <i>semences fourragères</i> non dénommées, de la 2 <sup>e</sup> à la 3 <sup>e</sup> classe.  |
| 23 mars.    | Classification des <i>pelures de pommes sèches</i> au tarif spécial n° 9 et à la 2 <sup>e</sup> classe.   |

Déclassement des *ronces artificielles* du tarif spécial n° 6 aux tarifs spéciaux nos 7 et 7 bis.

- 1<sup>er</sup> mai. Classification à la 3<sup>e</sup> classe des *cordes et torches de paille*, des *déchets de zinc*, des *mattes de cuivre* provenant de la galvanisation, de la *mitraille de zinc* et du *vieux zinc en blocs ou en saumons*.
- 7 juin. Classification de la *graisse de colle* à la 3<sup>e</sup> classe.
- 26 juillet. Déclassement de la *chicorée en poudre* de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>e</sup> classe et du *graphite (mine de plomb)* de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> classe.
- 10 septembre. Classification de la *baryte hydratée cristallisée* au tarif spécial n° 7 et à la 3<sup>e</sup> classe.
- Classification du *sulfate de baryte en pâte* au tarif spécial n° 7 et à la 3<sup>e</sup> classe.
- 1<sup>er</sup> octobre. Classification de l'*acide carbolique (acide phénique)* liquide à la 2<sup>e</sup> classe et du *macadam* aux tarifs spéciaux nos 2 et 3 et à la 4<sup>e</sup> classe.
- 13 novembre. Déclassement des *crasses de plomb* de la 3<sup>e</sup> à la 4<sup>e</sup> classe.

#### Tarifs spéciaux.

- 20 avril. Crédit du tarif spécial de grande vitesse n° 1 à prix réduits pour les expéditions de *lait* et de *crème* destinés à la fabrication du beurre.

#### Tarif spécial n° 2.

- 1<sup>er</sup> septembre. Introduction du *phosphate de chaux (phosphorite.)*  
1<sup>er</sup> octobre. Introduction du *macadam*.

#### Tarif spécial n° 3.

- 15 janvier. Introduction des *vousslettes en terre cuite* et de la *baryte en poudre et en pierres*.  
1<sup>er</sup> octobre. Introduction du *macadam*.

#### Tarif spécial n° 4.

- 15 janvier. Introduction des *nattes de coco*.  
1<sup>er</sup> juin. — des *chaises (meubles)*.

#### Tarif spécial n° 5.

- 1<sup>er</sup> août. Introduction de la *chicorée en poudre*.

#### Tarif spécial n° 6.

- 1<sup>er</sup> mai. Introduction du *zinc brut en barres*.

*Tarif spécial n° 7.*

- 23 mars.      *Introduction des ronces artificielles.*  
 10 septembre.    —      *de la baryte hydratée cristallisée et du sulfate de baryte en pâte.*  
 1<sup>er</sup> octobre.    *Introduction des verres à vitres.*

*Tarif spécial n° 7bis.*

- 23 mars.      *Introduction des ronces artificielles.*  
 7 juin.        *Extension du tarif à la station de Gentbrugge (Nord.)*  
 1<sup>er</sup> octobre.    *Introduction des massiaux et des fers ébauchés grossièrement laminés.*

*Tarif spécial n° 9.*

- 23 mars.      *Introduction des pelures de pommes sèches.*

*Tarif spécial n° 12.*

- 15 avril.      *Introduction des minerais de manganèse.*  
 1<sup>er</sup> octobre.    *Admission à ce tarif des déchets de carrières et des moellons bruts.*  
                   *Introduction des pierres et des terres provenant des fosses de charbonnages (terrils.)*  
 1<sup>er</sup> novembre.    *Revision du tarif spécial n° 12 mixte. Comme conséquence, les produits repris à ce tarif jouissent du même traitement dans toutes les relations à l'intérieur du pays.*

*Tarif spécial n° 20.*

- 1<sup>er</sup> octobre.    *Introduction des terrils.*

*Tarif spécial n° 24.*

- 1<sup>er</sup> mai.      *Application du tarif à la station de Gand (Rabot.)*  
 7 juin.        —      —      *à la station de Gand (Champ des manœuvres).*

*Tarif spécial n° 30.*

- 1<sup>er</sup> juin.      *Introduction des chaises (meubles).*  
 1<sup>er</sup> juillet.    *Introduction des produits ci-après : amandes, bois de réglisse, cacao, café, câpres, cannelle, cassonade, crédats (fruits), châtaignes, chocolat, citrons, cocos (noix de) conserves, corinthes, dattes, denrées coloniales non dénommées, farine de moutarde, farineux alimentaires non dénommés, féculles exotiques, figues, fruits secs non dénommés, gingembre, girofle, griffes de girofle, huiles alimentaires, jus*

*de citrons, macaroni, marrons (fruits secs), moutarde, moutarde (graine de), muscades, olives, oranges, orangettes, pâtes alimentaires et potagères, piment, poivre, racines de réglisse, raisins de Corinthe, raisins secs, riz, safran, sagou, semoule, sucre de réglisse, tapioca, thé, vanille. vermicelle et autres pâtes alimentaires.*

- 1<sup>er</sup> octobre.      Introduction des *lentilles*.  
 13 novembre.      —      de la *chicorée en poudre*.

*Tarif spécial n° 36.*

- 1<sup>er</sup> mai.      Introduction des *pulpes de pommes de terre*.  
 24 août.      Création d'un tarif spécial réduit pour les *matériaux d'empierrement* destinés à l'amélioration des chemins d'intérêt agricole et acceptation de ces transports sans frais pour les communes.  
 20 avril.      Création d'un *tarif spécial de transit* pour le transport, en petite vitesse, des marchandises de toute nature d'Ostende (Bassins) à Anvers (transit).

**Tarifs exceptionnels provisoires.**

*Tarifs exceptionnels provisoires n° 6 et 6 bis.*

- 5 février.      Extension des tarifs à la station d'Astène.  
 4 septembre.      —      —      de Stockel.  
 1<sup>er</sup> octobre.      —      —      de Russeignies.  
 20 décembre.      Revision du tarif exceptionnel provisoire n° 6 applicable en service intérieur de l'État et en services mixtes avec les Compagnies.

Comme conséquence, tous les envois de *combustibles* effectués au départ des gares charbonnières belges dans les relations à l'intérieur du pays, jouissent du même traitement.

*Tarif exceptionnel provisoire n° 45.*

- 10 septembre.      Extension aux transports de *pierrailles* à effectuer au départ de Lessines (Carrières) en destination de Bruges (Bassins, gare privée Cousin).

*Tarif exceptionnel provisoire n° 49.*

- 1<sup>er</sup> mai.      Création du tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast pour Nylen.

## SERVICES INTERNATIONAUX.

*Service Belge-Néerlandais.***Conditions réglementaires.**

- 1<sup>er</sup> mars.** Modifications au règlement et aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.  
Publication d'une nouvelle annexe I (prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions).
- 1<sup>er</sup> juillet.** Additions et modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

**Classification générale des marchandises.**

- 1<sup>er</sup> juin.** Classification du *phosphate de soude* au tarif spécial n° II, du *café (malt Kneip)* à la 2<sup>e</sup> section, du *mazout (résidu provenant de la distillation des huiles)* au tarif spécial XXVII et à la 3<sup>e</sup> section.
- 1<sup>er</sup> juillet.** Déclassement des *pierres polies* de la 2<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> section.  
Classification à la 3<sup>e</sup> classe des *cordes et torches de paille*; des *huiles minérales maigres* extraites des *huiles minérales brutes*, en *fûts*; de la *lessive Phénix* et des *wagons montés*.  
Classification des *traverses métalliques* aux tarifs spéciaux n°s I et XXVI.
- Déclassement des *engrais phosphatés*, des *os débouillis* et des *os pulvérisés* pour *engrais*, de la 4<sup>e</sup> section au tarif spécial n° II.

**Tarifs spéciaux.***Tarif spécial n° XXIV.*

- 1<sup>er</sup> juin.** Introduction des *cendres ou poussières de chaux*.  
**10 septembre.** Extension du tarif aux stations de Helmond et de Nimègue.

*Tarif spécial n° XXV.*

- 20 septembre.** Les prix de ce tarif sont abaissés de fr. 0-40 par tonne en faveur des expéditions de *combustibles* effectuées par quantités de 400,000 kilogrammes, au départ des stations desservant les charbonnages et les usines à gaz belges, vers certaines stations du pays.

*Tarif spécial n° XXVI.*

- 15 mars.** Crédit du tarif applicable aux expéditions de *fers et aciers laminés non polis, rails, etc.*, à effectuer par quan-

\* tités d'au moins 50,000 kilogrammes ou payant la taxe pour ce poids, au départ de toutes les usines métallurgiques belges vers Amsterdam et Rotterdam, en destination définitive des Indes néerlandaises.

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1 <sup>er</sup> juin.    | Introduction des <i>poutres en fer</i> et des <i>tôles fortes</i> .                        |
| 1 <sup>er</sup> juillet. | Introduction des <i>traverses métalliques</i> .  |
| 23 juillet.              | Introduction des <i>scories de hauts-fourneaux</i> , en poudre.                            |
| 10 septembre.            | Extension du tarif aux transports de <i>ciments</i> effectués au départ des usines belges. |

*Tarif spécial n° XXVII.*

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| 1 <sup>er</sup> juin. | Création du tarif applicable aux expéditions de <i>mazout</i> , par 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, effectuées au départ d'Anvers (transit) en destination de Flessingue, Rotterdam, Le Helder et Hock van Holland. |
|-----------------------|---|

*Service Anglo-Belge via Anvers-Harwich.*

**Conditions réglementaires.**

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 1 <sup>er</sup> octobre. | Modifications aux conditions réglementaires. |
|--------------------------|--|

**Classification générale des marchandises.**

- |           |  |
|-----------|--|
| 20 avril. | Classification des <i>ficelles</i> et des <i>vernis</i> à la 4 <sup>e</sup> section.       |
| 24 juin.  | Le minimum de perception pour les envois de la grande vitesse est abaissé de 5 à 4 francs. |

**Tarifs spéciaux.**

*Tarif spécial n° 1.*

- |           |   |
|-----------|---|
| 20 avril. | Introduction de la <i>margarine</i> .                 |
| 24 juin.  | Le minimum de perception est abaissé de 5 à 4 francs. |

*Service Anglo-Belge via Ostende-Tilbury.*

**Conditions réglementaires.**

- |   |  |
|---|--|
| 15 janvier et<br>1 <sup>er</sup> juillet. | Additions et modifications aux conditions réglementaires et aux prescriptions générales concernant l'application du tarif. |
|---|--|

**Classification générale des marchandises.**

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| 15 janvier.           | Classification à la 4 <sup>e</sup> section des <i>cordes, ficelles et vernis</i> de toute espèce. |
| 26 avril.             | Classification des <i>graisses</i> à la 4 <sup>e</sup> section.                                   |
| 1 <sup>er</sup> juin. | Classification des <i>tissus de lin</i> à la 3 <sup>e</sup> section.                              |
| 30 octobre.           | Classification du <i>pain d'épices</i> à la 3 <sup>e</sup> section.                               |
| 5 juin.               | Le minimum de perception pour les envois à grande vitesse est abaissé de 5 à 4 francs.            |

**Tarifs spéciaux.*****Tarif spécial n° 1.***

**24 juin.** Le minimum de perception est abaissé de 5 à 4 francs.

***Service Anglo-Belge (avec Grimsby).***

**1<sup>er</sup> octobre.** Publication d'un supplément comprenant diverses mesures publiées antérieurement par voie de circulaires.

***Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.*****Conditions réglementaires.**

**30 décembre.** Mise en vigueur d'une nouvelle disposition additionnelle IV à l'article 42 du règlement concernant l'admission à l'expédition en port dû, sous certaines conditions, de marchandises périssables.

**Classification des marchandises.**

**31 mai.** Classification des *papiers vieux* et *cartons vieux*, hors d'usage, de toute espèce, au tarif exceptionnel n° 4.

**22 juillet.** Admission de la *bauxite* au tarif spécial III.

***Service belge-rhénan-westphalien.*****Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

**1<sup>er</sup> janvier.** Modifications aux dispositions concernant l'usage de bâches pour recouvrir des chargements en wagons découverts et dont le tarif prévoit le transport en wagons fermés.

**Tarifs exceptionnels.**

Introduction de diverses gares belges et allemandes dans les tarifs exceptionnels des *houilles*, *cokes*, etc., de et vers l'Allemagne.

**1<sup>er</sup> janvier.** Admission des *cordes métalliques* au tarif exceptionnel n° 14.

Extension des tarifs exceptionnels n°s 6, 9, 13 et 14 à diverses gares allemandes et du tarif exceptionnel n° 16 à la station de Floreffe.

Admission de diverses stations belges et allemandes dans le tarif exceptionnel n° 29.

**1<sup>er</sup> mai.** Introduction des stations de Marcinelle (établissements raccordés) et de Trèves (rive droite de la Moselle) dans le tarif exceptionnel n° 24 et de diverses gares allemandes dans le tarif exceptionnel n° 26.

- 15 mai. Mise en vigueur du tarif exceptionnel n° 30, applicable pendant une certaine période de chaque année, aux transports de *fruits frais (fruits à pepins et à noyaux)* ainsi que des *noix fraîches*, par expéditions de 5,000 ou de 10,000 kil. au minimum par wagon, à l'exportation par les ports belges ou celui de Terneuzen.
- 1<sup>er</sup> juin. Mise en vigueur de nouveaux prix pour les envois de bétail.
- Extension aux gares de Hemixem et de Hoboken du tarif exceptionnel n° 11, et à la station de Brebach, du tarif exceptionnel n° 24.
- 1<sup>er</sup> juillet. Admission des *minéraux de fer grillés et agglomérés* au tarif exceptionnel n° 7, et des *câbles métalliques, essieux en fer, ressorts pour matelas et rondelles pour vis et varangues*, au tarif exceptionnel n° 14 (catégorie A).
- 1<sup>er</sup> et 22 juillet. Extension à diverses gares allemandes du tarif exceptionnel n° 26.

**Tarifs exceptionnels nouveaux.**

- 1<sup>er</sup> octobre. N° 31, pour le transport par wagons de 10,000 kilogs de *bois de houillères* dont la longueur ne dépasse pas 6 mètres.
- N° 32, pour le transport de *castine (pierres calcaires brutes)* par quantités de 10,000 kilogrammes au minimum par wagon, ou par expédition de 50,000 kilogrammes, au moins.
- N° 33, pour le transport de *guano*, des pays d'outre-mer et de *nitrate de soude* en quantité de 10,000 kilogrammes, au minimum, par wagon.

**Service belge-allemand.****Tarif général.**

- Extension du tarif à de nouvelles gares belges et allemandes.
- 1<sup>er</sup> janvier. Les dispositions spéciales concernant le tarif belge-allemand ont été modifiées dans le même sens que celles du tarif belge-rhénan-westphalien.

**Tarifs exceptionnels.**

- 1<sup>er</sup> janvier. Extension du tarif exceptionnel n° 6 à la station de Beetendorf.

**Tarifs exceptionnels nouveaux.**

- 1<sup>er</sup> janvier. N° 20, pour le transport de pavés, par expéditions de 10,000 ou de 50,000 kilogrammes, ou payant la taxe pour ces poids.

N° 21, pour le transport de certains *engrais* par wagons complets de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids de ou vers Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels et Meiningen.

**15 février.** N° 22, pour le transport de *graines de betteraves à sucre*, par wagons complets de 5,000 ou de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ces poids.

**1<sup>er</sup> juin.** Mise en vigueur de nouveaux prix pour les envois de bétail.

**1<sup>er</sup> octobre.** Extension des tarifs exceptionnels n° 12, 13 et 22 à diverses gares belges et allemandes.

N° 23, pour le transport de *gobeletterie* par quantité de 5,000 kilogrammes au minimum par wagon.

N° 24, pour le transport par wagon de 10,000 kilogrammes de *bois de houillères* dont la longueur n'excède pas 6 mètres.

Admission des *câbles métalliques, essieux en fer, ressorts pour matelas et rondelles pour vis et varangues* dans le tarif exceptionnel n° 9 (catégorie A).

#### *Service Belge-Sud-Ouest Allemand.*

##### **Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

**1<sup>er</sup> novembre.** Revision du fascicule 7<sup>a</sup> (trafic de transit avec les stations des chemins de fer de l'État de Wurtemberg).

Revision du fascicule 7<sup>b</sup> (trafic local avec les stations des chemins de fer de l'État de Wurtemberg).

##### **Tarifs exceptionnels.**

Extension des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, à de nouvelles stations belges et allemandes.

**1<sup>er</sup> avril.** Introduction de la gare de Metzeral dans le tarif exceptionnel pour le transport des *colons bruts et des déchets de coton* des ports belges et de celui de Terneuzen vers les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.

Extension aux minerais de manganèse des prix exceptionnels applicables aux transports de *minerais de fer* expédiés des ports belges et de celui de Terneuzen vers les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.

**10 juin.** Abaissement de 50 à 10 tonnes du minimum de poids exigé pour l'application de la réduction de fr. 0-65 par tonne, dont jouissent les transports de *coke* expédiés de la Belgique en destination des gares des chemins de fer de

l'Alsace-Lorraine situées au nord de la ligne de Chambrey à Sarreguemines.

Réduction de fr. 0-65 par tonne, en faveur des transports de *houille et de briquettes de charbon* à effectuer par wagons de 10,000 kilogrammes, de la Belgique vers les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine situées au nord de la ligne de Chambrey à Sarreguemines.

**1<sup>er</sup> novembre.** Revision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* en service belge-wurtembergeois.

Mise en vigueur de taxes exceptionnelles entre les stations belges, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part, pour le transport de *certaines marchandises* de et vers la Suisse occidentale.

**15 novembre.** Application entre les ports belges et celui de Terneuzen, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part, de taxes réduites pour le transport de ou vers la Suisse occidentale des *déchets de coton, des fils de coton, de lin et de chanvre, des harengs salés ou fumés, de la morue sèche ou salée, des poissons non dénommés, salés ou fumés et de la soude calcinée (soude d'Ash)*. Ces taxes réduites ont été formées par le report sur la voie belge-alsacienne des prix obtenus par la voie française, en tenant compte du tarif commun Nord-Est-P.-L.-M. 300.

#### *Service Belge-Prince Henri.*

##### **Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles stations belges.

##### **Tarifs exceptionnels.**

**1<sup>er</sup> avril.** Extension aux *minerais de manganèse* des prix exceptionnels applicables aux transports de *minerais de fer* expédiés des ports de mer belges et de celui de Terneuzen vers les gares du chemin de fer Prince Henri.

**10 juin.** Abaissement de 50 à 10 tonnes du minimum de poids exigé pour l'application de la réduction de fr. 0-65 par tonne dont jouissent les transports de *coke* expédiés de la Belgique en destination des gares du chemin de fer Prince Henri.

**10 juin.** Réduction de fr. 0-65 par tonne, en faveur des transports de *houille et de briquettes de charbon* à effectuer par wagon de 10,000 kilogrammes, de la Belgique vers les gares du chemin de fer Prince Henri.

*Service Néerlando-Bâle, Waldshut, etc.*

**Tarifs exceptionnelles.**

- 15 juin. Mise en vigueur de nouvelles taxes exceptionnelles pour le transport de certaines marchandises entre Amsterdam et Rotterdam, d'une part, Bâle (transit), d'autre part.

*Service Anglo-Sud-Ouest-Allemand.*

**Tarif général.**

- 1<sup>er</sup> juin. Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes.  
Revision du fascicule 3 (trafic entre Londres et les stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine).
- 1<sup>er</sup> juillet. Revision du fascicule 2 (trafic entre Londres et Bâle).  
1<sup>er</sup> octobre. Revision du fascicule 5 (trafic entre Londres et les stations du chemin de fer du Palatinat).  
Revision du fascicule 6 (trafic entre Londres et les stations des chemins de fer de l'État de Bade).  
Mise en vigueur de nouvelles taxes pour le transport des marchandises entre Londres, d'une part, Mannheim et Mannheim-Neckarvorstadt, stations des chemins de fer ressortissant à la Direction royale prussienne et grand' ducale hessoise, à Mayence, d'autre part.  
Mise en vigueur de nouvelles taxes pour le transport des marchandises entre Londres, d'une part, Friedrichsfeld, Heidelberg (gare principale) et Schwetzingen, stations du chemin de fer Main-Neckar, d'autre part.
- 1<sup>er</sup> septembre. Revision du tarif pour le transport direct des marchandises à grande vitesse entre des stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, d'une part, Londres, Anvers et Ostende, d'autre part.

*Tarif commun international n° 243 pour le transport du minerai de fer du grand-duché de Luxembourg vers le Nord de la France.*

- 1<sup>er</sup> octobre. Introduction de La Bleuse-Borne et de Lourches dans le tarif commun international pour le transport du minerai de fer du grand duché de Luxembourg vers certaines gares des chemins de fer du Nord-Français.

*Service Franco-Belge-Nord.*

**Tarif général.**

- 29 janvier. Extension du tarif à de nouvelles stations belges. Publication du 19<sup>e</sup> supplément au tarif franco-belge-nord. Ce supplément contient un tarif comportant l'application des prix de la 4<sup>e</sup> classe jusqu'à Blandain (frontière), Mouscron

(frontière) et Menin (frontière), à des transports de laine de toute espèce à l'importation maritime, effectués par quantités de 5,000 kilogs ou payant pour ce poids, au départ d'Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Louvain, Nieuport, Ostende, Termonde et Terneuzen.

15 mars.

Publication d'un nouveau 19<sup>e</sup> supplément annulant celui précité.

Ce dernier supplément consacre l'extension du tarif précédent aux déchets de coton transportés dans les mêmes conditions que les laines, ainsi que l'application du dit tarif par tous les points de contact avec la Compagnie du Nord, sauf Quévy.

17 avril.

Conditions spéciales applicables aux transports de *pigeons voyageurs* en destination de la France.

26 juillet.

Application de la taxe belge, plus réduite, prévue dans le tarif franco-belge-nord, aux transports taxés sur le parcours français aux prix des tarifs intérieurs de la Compagnie du Nord.

#### Tarif spécial.

12 février.

Extension à diverses gares du tarif spécial du 1<sup>er</sup> juillet 1893, applicable aux transports de *houille, coke, etc.*, effectués de la Belgique vers la France.

#### Tarifs exceptionnels.

1<sup>er</sup> avril.

Extension à Lompret du tarif commun exceptionnel n° 3, pour le transport des *pierrailles* vers le nord de la France.

9 avril.

Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel provisoire pour le transport du *sable* par expédition d'au moins 150,000 kil. ou payant pour ce poids, au départ de Moll (raccordement du chemin de fer vicinal) vers la France, viâ Quiévrain.

#### Service Franco-Belge-Est.

##### Tarifs spéciaux.

Introduction de stations nouvelles dans le tarif spécial du 1<sup>er</sup> juillet 1893, applicable aux transports de *houilles, cokes, etc.*, de la Belgique vers l'est de la France.

1<sup>er</sup> février.

Admission en service direct des transports de *minerais de fer manganeseifères*, effectués d'Anvers (Bassins et Entre-pôt) (transit) en destination de Villerupt-Micheville.

5 octobre.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial commun d'exportation (P. V. n° 300) pour le transport du *sel gemme, du carbonate de soude, des cristaux de soude, sel de soude, soude brute et caustique et sulfate de soude*.

*Service Franco-Belge-Anzin.***Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles stations belges.

*Tarif de l'Union postale universelle.*

**1<sup>er</sup> mars.** Publication d'un 3<sup>e</sup> supplément contenant diverses additions, modifications et améliorations au tarif.

**16 juillet.** Extension du tarif à certaines relations avec l'Amérique et notamment aux relations avec le Brésil, la république de Costa-Rica, le Nicaragua et le Pérou, par l'Allemagne. Réduction des taxes pour certaines relations et particulièrement pour le Mexique, le royaume de Siam et la République Argentine.

**20 décembre.** Publication d'un 4<sup>e</sup> supplément contenant de nouvelles extensions et des réductions de prix.

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

**12 février.** Modifications au tarif des « petits paquets » vers la Russie.

*Service Belge-Suisse.***Conditions réglementaires.**

**15 juin.** Publication d'un 3<sup>e</sup> supplément au règlement contenant des additions et modifications, notamment au mode de transport des *objets précieux* et des *objets d'art*.

**Tarif général.**

Extension du tarif à de nouvelles stations belges.

**Tarifs exceptionnels.**

**1<sup>er</sup> octobre.** Additions et modifications au tarif exceptionnel du 1<sup>er</sup> janvier 1895 pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* au départ de la Belgique, vers les chemins de fer du Nord-Est-Suisse, des vallées de la Sihl et de la Töss et de l'Union Suisse.

*Service Belge-Russe.***Conditions réglementaires.**

**1<sup>er</sup> juin.** Réimpression du fascicule 1<sup>er</sup> de la 2<sup>e</sup> partie du tarif, contenant les prescriptions d'application et le tableau de classification des marchandises.

**1<sup>er</sup> août.** Publication du 2<sup>e</sup> supplément au règlement.

Ce supplément contient notamment de nouvelles dispositions pour les envois d'*or*, d'*argent*, d'*objets précieux*, d'*objets d'art*, les *transports funèbres* et les envois de marchandises admises sous certaines conditions.

*Service Belge-Italien via Saint-Gothard.***Conditions réglementaires.**

**1<sup>er</sup> novembre.** Mise en vigueur du 1<sup>er</sup> supplément aux dispositions réglementaires, contenant de nouvelles dispositions concernant les envois d'or, d'argent, de finances, d'objets précieux et d'objets d'art, les transports funèbres et les marchandises dont le transport est soumis à certaines conditions.

*Prescriptions concernant l'application du tarif et tableaux des prix.*

**1<sup>er</sup> octobre.** Mise en vigueur du 2<sup>e</sup> supplément contenant diverses additions et modifications aux prescriptions concernant l'application du tarif et l'introduction de prix nouveaux pour diverses stations.

*Tarif exceptionnel du 10 mai 1888 pour le transport de certaines marchandises entre les ports de mer belges et néerlandais, d'une part, Milan et Turin, d'autre part.*

**20 août.** Mise en vigueur de prix réduits pour les transports de poissons salés, fumés ou séchés.

*Tarif pour le transport en grande vitesse, par charge incomplète, des denrées alimentaires entre la Belgique et l'Italie, du 1<sup>er</sup> juin 1895.*

**15 mai.** Taxes des stations belges jusqu'à Chiasso (transit) et Pino (transit), rendues applicables aux envois réinscrits à ces deux points.

*Service Néerlando-Italien.*

**1<sup>er</sup> mars.** Suppression des tarifs exceptionnels du 5 mai 1885 entre certaines stations néerlandaises et certaines stations italiennes.

*Tarif Belge-Austro-Hongrois.***Conditions réglementaires.***1<sup>re</sup> partie. — 1<sup>o</sup> Fascicule A.*

**1<sup>er</sup> août.** Publication du 5<sup>e</sup> supplément contenant diverses additions et modifications concernant les transports d'objets précieux, d'objets d'art et les transports funèbres.

**Prescriptions d'application.***1<sup>re</sup> partie. — 2<sup>o</sup> Fascicule B.*

**1<sup>er</sup> mars.** Publication du 5<sup>e</sup> supplément contenant diverses additions et modifications à la classification des marchandises.

**1<sup>er</sup> mai.** Publication du 4<sup>e</sup> supplément contenant les prescriptions générales concernant le transport des liquides en wagons-citerne.

**1<sup>er</sup> octobre.** Publication du 5<sup>e</sup> supplément contenant diverses addi-

tions au tableau de classification des marchandises et de nouvelles taxes pour location de bâches.

*2<sup>e</sup> partie. — Fascicule 1<sup>er</sup>. Relations avec l'Autriche.*

1<sup>er</sup> janvier.

3<sup>e</sup> supplément contenant la tarification de nouvelles stations.

*Tarifs combinés avec les services réguliers de navigation, viâ Anvers.*

*Tarif pour le transport des marchandises vers les ports desservis par les services réguliers de navigation de la « Johnston Line ».*

1<sup>er</sup> novembre.

Publication du 2<sup>e</sup> supplément. Modification des escales des navires de la « Johnston Line ».

1<sup>er</sup> novembre.

Publication d'un recueil des tarifs applicables au départ d'Anvers, au trafic de transit maritime viâ la Belgique et à destination des contrées d'outre-mer, desservies par les services de navigation ci-après :

- a. *Forenede Dampskibs Selskab* (Danemark, Norvège, Suède, Allemagne, Russie, Finlande, Méditerranée, Levant et mer Noire);
- b. *Ostlandske Lloyd et Gotha* (Norvège et Suède);
- c. *Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft « Kosmos »* (Chili et Pérou);
- d. *Johnston Line* (Roumanie, Bulgarie, Grèce, Turquie et Roumérie orientale).

### § 5. TRAINS DE VOYAGEURS.

Afin d'assurer aux agents des stations et des haltes, un repos ininterrompu de 8 heures et en vue de leur permettre d'accomplir leurs devoirs religieux, certaines restrictions ont été apportées, le dimanche et les jours fériés, à l'affectation des trains de voyageurs, en ce qui concerne le transport des bagages, des colis du tarif n° 1 (express) et du tarif n° 4 (valeurs, œuvres d'art et objets précieux).

Les mesures suivantes ont été prises en vue d'accorder aux ouvriers de nouvelles facilités pour se rendre au siège de leur travail :

1<sup>o</sup> Des trains nouveaux ont été mis en marche entre :

Mons et Saint-Ghislain (à titre d'essai seulement), Tournai et Rumes (le samedi), Rumes et Tournai (le lundi), Ramillies et Namur, Luttre et Jumet, Lessines et Grammont, Herseaux-frontière et Avelghem (le samedi), Quévaucamps et Blaton, Marchienne-au-Pont et Charleroy, Athus et Arlon, Manage et Grammont, Avelghem et Renaix (le samedi), Renaix et Avelghem (le lundi), Grammont et Braine-le-Comte.

2<sup>o</sup> Les trains n° 1275, 2104, 1355 et 1340 ont été prolongés respectivement entre :

Perwez et Ramillies, Haine-Saint-Pierre et Piéton, Tirlemont et Ramillies, Ramillies et Tirlemont.

**3<sup>e</sup>** Arrêt des trains n°s 622 à Esschene-Lombeek, 3923 à Maret, 2914 à Froyennes, 594 à Henne, 2632 à Petit-Enghien, 4600 à Erpe-Meire, 4323 à Bellecourt, 4658 à Marcke-lez-Courtrai, 1617 à Ronet, 1757 à Niderand, 5016 à Zandvoorde, 1467 à Lumay.

**4<sup>e</sup>** L'horaire des trains ci-après a été modifié :

4765 entre Termonde et Zele, 887 entre Liège (Guillemins) et Liège (Vivegnis), 587 entre Verviers et Liège, (Guillemins), 2046 entre Anvers (Sud) et Contich (Est), 4110 entre Marchienne-au-Pont et Charleroy, 1622 entre Charleroy et Châtelaineau, 2582 entre Hal et Enghien.

**5<sup>e</sup>** Enfin, diverses améliorations ont été apportées au service des trains en faveur des ouvriers, savoir :

a) le train n° 4744 qui circulait entre Zele et Termonde, à titre d'essai, a été maintenu définitivement.

b) le train à vide n° 3034 a été affecté au transport des ouvriers.

c) le train de marchandises n° 6671, partant d'Enghien à 4 heures 50, a été affecté au transport des ouvriers entre Viane-Moerbeke et Grammont, du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre.

d) le train n° 2677, partant de Grammont pour Denderleeuw à 20 heures 32, est retenu pendant 30 minutes à Grammont, en cas de retard dans l'arrivée du train n° 1909, venant d'Enghien.

e) les ouvriers porteurs d'abonnements hebdomadaires sont admis à utiliser, le lundi, entre Gemmenich et Aix-la-Chapelle, le train n° 1116, partant de la première de ces stations à 6 heures 1.

f) le train n° 2683, partant d'Ath pour Denderleeuw à 18 heures 50, a été rendu accessible aux voyageurs au départ d'Ath, Rebaix et Papignies.

Indépendamment des mesures énumérées ci-dessus, ayant pour principal objet de favoriser le déplacement des ouvriers, les améliorations suivantes ont été réalisées dans le service des trains de voyageurs :

#### Service Intérieur.

A l'occasion de l'Exposition internationale de Bruxelles, un grand nombre de trains nouveaux ont été organisés sur le réseau de l'Etat.

Depuis le 3 janvier :

Pour faciliter les relations entre Saint-Ghislain, Lille et Gand (Sud), le train n° 4523, arrivant à Blaton à 19 heures 28, a été prolongé jusqu'à Tournai, où il est en correspondance avec les trains n° 2708 Nord allant à Lille et 2917 Etat, se dirigeant vers Gand (Sud).

A la demande des voyageurs de Bruxelles pour au delà d'Anvers, le train n° 517 a été modifié sur le parcours d'Anvers (Est) à Esschen, de façon à le mettre en correspondance avec le train n° 47.

Depuis le 1<sup>er</sup> mai :

Par suite de la suppression de la distinction établie au point de vue des taxes entre les trains ordinaires et les trains express, un certain nombre de trains de cette dernière catégorie sont devenus insuffisants et ont dû être dédoublés.

A cet effet, les trains nouveaux ci-après ont été mis en marche :

- 1<sup>o</sup> n° 4206 de Bruxelles (Quartier-Léopold) à Jemelle, départ 7 heures 6 ;
- 2<sup>o</sup> n° 4261 de Jemelle à Bruxelles (Nord), départ 15 heures 22 ;
- 3<sup>o</sup> n° 5007 de Bruxelles (Nord) à Gand (Sud), départ 6 heures 50 ;
- 4<sup>o</sup> n° 5040 de Gand (Sud), à Bruxelles (Nord), départ 15 heures 52 ;
- 5<sup>o</sup> n° 5061 de Bruxelles (Nord), à Gand (sud), départ 18 heures 10 ;
- 6<sup>o</sup> n° 5070 de Gand (Sud) à Bruxelles (Nord), départ 21 heures 15 ;
- 7<sup>o</sup> n° 4126 de Bruxelles (Midi) à Baulers, départ 7 heures 7.

Les trains n°s 825 et 745 ont été rendus directs respectivement entre Bruxelles (Midi) et Baulers et entre Jemelle et Bruxelles (Quartier-Léopold); ce dernier a été supprimé sur le parcours de Bruxelles (Quartier-Léopold) à Bruxelles (Nord).

Enfin, les trains n°s 624 et 655, qui étaient organisés entre Bruxelles (Nord) et Verviers pendant la saison des forts transports, ont été maintenus durant toute l'année, pour éviter l'encombrement des trains internationaux n°s 76 et 73.

En vue d'établir une correspondance immédiate à Péruwelz entre le train venant d'Anzin à 16 heures 55 et ceux se dirigeant vers Bruxelles et Gand, les trains n°s 2872 et 2877 ont été prolongés sur le parcours de Blaton à Péruwelz.

Un train nouveau, partant d'Anvers (Sud) pour Hemixem à 8 heures 34, a été organisé afin de permettre aux employés de se rendre vers 9 heures dans les établissements industriels de la banlieue.

Afin de donner aux habitants des localités situées entre Namur et Gembloux le moyen de se rendre à Bruxelles au commencement de la matinée, le point de départ du train n° 1406, partant de Gembloux pour Tamines à 8 heures 24, a été transféré à Rhisnes; les voyageurs pour Bruxelles peuvent ainsi atteindre à Gembloux la correspondance du train n° 1199 qui les amène à destination à 8 heures 58.

Les localités desservies par la ligne de Givet à Châtelineau ne disposaient que d'une correspondance pour Namur, ce qui obligeait les voyageurs à attendre près d'une heure à Châtelineau le train venant de Charleroy.

Dans le but de remédier à cette situation, un nouveau train a été créé de Châtelineau pour Tamines à 8 heures 53, de façon à donner correspondance dans cette dernière station au train se dirigeant vers Namur à 9 heures 10.

En vue de permettre aux cultivateurs de Merbes-Ste-Marie et des environs d'arriver à Binche pour l'heure d'ouverture des marchés, le train n° 4510 a été avancé sur le parcours de Merbes-Ste-Marie à Binche.

A la demande de l'Association des voyageurs de commerce de Gand, le train n° 5264 a été avancé au départ de Lichtervelde et mis en correspondance à Gand avec le train n° 5026 se dirigeant vers Bruxelles à 9 heures 24.

A la demande des populations intéressées, on a prescrit l'arrêt :

- 1<sup>o</sup> du train n° 1550, à Hélécine ;
- 2<sup>o</sup> du train n° 609, à Momalle ;
- 3<sup>o</sup> des trains n°s 1401 et 1411, à Moignelée ;
- 4<sup>o</sup> du train n° 5268, à Caeskerke ;

- 5<sup>e</sup> du train n° 988, à Méry ;
- 6<sup>e</sup> du train n° 63, à Dolhain ;
- 7<sup>e</sup> du train n° 1552, à la rue des Palais ;
- 8<sup>e</sup> du train n° 4264, à Scry.

Depuis le 1<sup>er</sup> juin :

Un train nouveau a été organisé, à titre d'essai, de St-Ghislain pour Jurbise à 7 heures 45 et de Jurbise pour St-Ghislain à 7 heures 22, à la demande des habitants de Baudour et pour améliorer les communications avec les divers centres du pays.

Il a été organisé entre Gand (Sud) et Deynze un train nouveau partant à 22 heures 10, afin d'améliorer les relations de Deynze avec le centre du pays.

En vue de faciliter le retour à Namur et au delà des voyageurs arrivés à Eghezée par les lignes vicinales d'Andenne-Eghezée et de St-Denis-Eghezée, le train n° 3970, qui circulait à vide, a été affecté au transport des voyageurs.

Pour améliorer les communications entre Rebecq, Quenast et Bruxelles, un train nouveau a été créé le dimanche, de Rebecq à Tubize ; il est en correspondance dans cette dernière station avec le train n° 2465 se dirigeant vers Bruxelles à 21 heures 24.

Le train n° 1695, qui part de Luttre pour Bruxelles à 21 heures 10, est rendu accessible aux abonnés et aux voyageurs munis de billets de retour, au départ de Rhode-St-Genèse.

Le train n° 2704, partant d'Ath pour Blaton à 15 heures 15, a été retardé, afin de relever la correspondance du train international n° 160, quittant Bruxelles (Midi) à 14 heures 18.

A la demande des populations intéressées, on a prescrit l'arrêt :

- 1<sup>e</sup> des trains n°s 1904, 4177 et 4165 à Gilly-Sart-Culpart ;
- 2<sup>e</sup> du train n° 1339, à La Chaussée ;
- 3<sup>e</sup> des trains n°s 527 et 548, à Corswarem ;
- 4<sup>e</sup> du train n° 2655, à Nimy-Maizières ;
- 5<sup>e</sup> des trains n°s 2599 et 2605, à Petit-Enghien ;
- 6<sup>e</sup> du train n° 8190, à Stoumont ;
- 7<sup>e</sup> des trains n°s D 232 et D 233, à Falaën.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet :

. Précédemment, le train n° 4944, partant d'Ostende pour Thourout à 9 heures 57, était supprimé durant la saison balnéaire, et les localités intermédiaires situées sur la section d'Ostende à Thourout ne disposaient plus d'aucun train, au départ d'Ostende, entre 7 heures 45 et 12 heures 9. L'établissement de la double voie sur la section d'Ostende à Wynendaele a permis, cette année, de maintenir ce train pendant la saison des voyages.

Le train n° 4955, qui forme le retour du train n° 4944, a été également maintenu.

Afin de réduire la longue attente à laquelle étaient astreints les voyageurs de Rebecq, arrivés à Tubize par le train n° 1766, celui-ci a été avancé de façon à le mettre en correspondance avec le train n° 2449, en destination de Bruxelles.

Pour augmenter les moyens de communication avec la capitale, le train n° 1182, circulant à vide entre Bruxelles (Q.-L.) et Namur, a été affecté au transport des voyageurs.

A la requête de nombreux voyageurs, le train n° 652 en destination d'Herbesthal a été mis en correspondance à Louvain avec le train n° 552, venant de Malines.

Le train n° 2142 a été prolongé entre Piéton et Fontaine-l'Évêque, afin de permettre aux voyageurs pour cette ville de continuer directement jusqu'à destination ; auparavant, ils étaient obligés d'attendre pendant une heure à Piéton ou à Haine-St-Pierre le départ du train n° 2146.

En vue d'établir à Verviers la correspondance entre les trains n°s 613, allant à Bruxelles, et 1123 venant de Dolhain, le départ de ce dernier a été retardé de 2 minutes.

A la demande de la « Ligue du Commerce de Thielt », le train n° 3267, partant de Gand à 6 heures 37, a été mis en correspondance à Lichtervelde avec le train n° 80 de la Compagnie de la Flandre Occidentale, allant à Bruges.

A la demande des populations intéressées, on a prescrit l'arrêt :

1<sup>o</sup> du train n° 1199, à Boitsfort ;

2<sup>o</sup> du train n° 3268, à Aerseele ;

3<sup>o</sup> du train n° 3058, à Zandvoorde ;

4<sup>o</sup> des trains n°s 2267, 2272 et 2273, à Biènne-lez-Happart.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre :

Un train nouveau a été organisé, à titre d'essai, entre Bernissart et Blaton à 10 heures 28 avec retour à 10 heures 50, afin d'améliorer les communications entre Bernissart et le centre du pays.

A la demande des administrations communales de Naast et de Rœulx, un train nouveau a été mis en marche, à titre d'essai, de Haine-St-Pierre pour Soignies à 22 heures 11, avec retour à 20 heures 51.

Pour faciliter les relations de Mons avec la capitale, le train n° 2472, partant de Bruxelles (Midi) à 22 heures 1, a été prolongé, à titre d'essai, jusqu'à Mons.

En vue de permettre aux fonctionnaires et employés, ainsi qu'aux nombreux écoliers habitant la banlieue, d'arriver à Bruxelles à une heure propice, le train partant de La Hulpe à 7 heures 23 a été maintenu pendant toute l'année.

Le train n° 2333, partant de Mons pour Manage à 17 heures 15, éprouvait de fréquents retards à cause de sa forte composition. Pour remédier à cette situation, il a été organisé, à titre d'essai, un train nouveau qui part de Mons pour Manage à 17 heures et qui effectue son retour à 18 heures 21.

Un train nouveau, partant de Landen pour Ramillies à 18 heures 4 et effectuant son retour de Landen à 18 heures 50, a été organisé pour donner satisfaction aux habitants de Jauche.

Afin d'améliorer les relations entre Gand (Sud) et Renaix, les points d'arrivée et de départ des trains n°s 2866 et 2869, partant respectivement

de Gand (Sud) pour Audenarde à 8 heures 48 et d'Audenarde pour Gand (Sud) à 11 heures 24, ont été transférés d'Audenarde à Renaix.

Il a été organisé un train nouveau partant d'Anderlues pour Piéton à 11 heures 26 et donnant correspondance aux trains n°s 2122 et 4345 se dirigeant respectivement vers Marchienne-au-Pont et vers Luttre.

En outre, le train n° 4318, quittant Piéton à 19 heures 45 et effectuant son retour à 20 heures 8, a été prolongé entre Anderlues et Bavrinnes.

Sur les vives instances des habitants de Hérent, Sauvegarde et Couillet, les trains n°s 5598, 427 et 1673, partant de Bruxelles (Nord) à 8 heures 36, de Termonde à 14 heures 12 et de Châtelineau à 16 h. 24, font respectivement arrêt à Hérent, Sauvegarde et Couillet (Centre).

Depuis le 3 novembre :

A la demande des Gantois et des Brugeois, un train nouveau a été mis en marche de Bruxelles (Nord) pour Ostende à 16 heures 24.

Le train n° 4594, partant de Tournai pour Orchies à 15 heures 48, a été retardé et mis en correspondance avec le train international n° 160, qui arrive à Tournai à 15 heures 43, pour donner satisfaction aux voyageurs.

Depuis le 15 décembre :

Afin d'atténuer, dans la mesure du possible, les inconvenients résultant de l'arrêt prolongé à Louvain du train n° 658, qui livre passage dans cette station aux trains internationaux, il a été créé un train nouveau partant de Louvain pour Tirlemont à 17 heures 9, avec la correspondance du train n° 644, arrivant de Bruxelles à 17 heures 7.

Les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe, arrivant à Louvain de la direction d'Aerschot à 17 heures 35 par le train n° 28 G.-C.-B. ont été autorisés à prendre place au train n° 73. Ils arrivent ainsi à Bruxelles (Nord) à 18 heures 2, tandis qu'antérieurement ils n'y parvenaient que par le train n° 3609, à 19 heures 9.

#### *Service international.*

Depuis le 1<sup>er</sup> mai :

Un troisième service rapide a été créé entre Ostende et l'Italie via Bâle-Chiasso, en correspondance, à l'aller, avec le train partant de Londres à 5 heures 42 du soir et, au retour, avec le train arrivant à Londres à 11 heures 45 du matin.

Ces trains, composés de voitures de 1<sup>re</sup> et 2<sup>re</sup> classes, ont été mis en marche à dater du 1<sup>er</sup> mai entre Ostende et Bâle et à dater du 1<sup>er</sup> juin entre Ostende et Milan.

Afin d'imprimer au train n° 86 une marche plus régulière, son départ de Bruxelles (Nord) a été avancé et les arrêts à Tirlemont, Landen, Waremme et Haut-Pré ont été supprimés; il n'entre plus en gare à Verviers et est dirigé sur Verviers (Est), par la courbe de la Chic-Chac. Comme conséquence, et afin d'assurer les relations intérieures, le train n° 652 ne circulant que le mercredi en dehors de la saison des voyages, a été mis en marche journallement durant toute l'année, et il a été prolongé jusqu'à Herbesthal où il arrive à 9 heures 10 du soir.

Les trains « Nord Express » n°s 52 et 53, ne circulant auparavant qu'une fois par semaine entre Ostende et Saint-Pétersbourg, ont été organisés tous les jours jusqu'à Berlin et deux fois par semaine jusqu'à Saint-Pétersbourg.

Les voyageurs partant de Londres le mercredi et le samedi à 10 heures du matin peuvent depuis lors arriver à Saint-Pétersbourg le vendredi et le lundi à 2 heures 50 du soir.

En sens inverse, partant de Saint-Pétersbourg le mercredi et le samedi à 6 heures du soir, ils arrivent à Londres le vendredi et le lundi à 7 heures 30 du soir.

Un train nouveau à marche très rapide a été organisé, à la demande du chemin de fer Hollandais, entre Amsterdam et Bruxelles (Nord) et retour, dans le but d'accélérer les relations entre la Hollande, la Suisse et l'Italie, par la voie de Bruxelles.

A l'aller, ce train part d'Amsterdam à 2 heures 10 du soir et arrive à Bruxelles (Nord) à 18 heures 16. en correspondance avec le train n° 106 partant vers Bâle à 18 heures 56. Au retour, il quitte Bruxelles à 7 heures 55, après l'arrivée du train n° 103 de Bâle.

Une voiture directe Amsterdam-Bâle et vice-versa a été ajoutée à ce train, ce qui a permis la suppression du service de voiture directe organisé précédemment entre Anvers et Bâle, à l'aller, par les trains n°s 336 et 146, et, au retour, par les trains n°s 144 et 17.

Le train n° 75, partant d'Herbesthal à 7 heures 22 du soir (h. c.), a été retardé jusqu'à 7 heures 37 et sa marche a été accélérée de manière à maintenir son heure d'arrivée à Ostende (Quai). Il peut ainsi relever à Aix-la-Chapelle la correspondance d'un train nouveau partant de Berlin à 8 heures 55 du matin et suivant la voie de Dusseldorf-Neuss.

Une correspondance nouvelle très avantageuse a été établie de cette façon entre l'Allemagne du Nord et l'Angleterre.

#### Depuis le 1<sup>er</sup> juin :

A la demande de la Compagnie du chemin de fer du Nord, le nouveau service entre Londres et Paris, viâ Folkestone-Boulogne, a été utilisé à l'établissement d'une relation nouvelle entre Londres-Bruxelles-Cologne-Berlin, au moyen d'un train supplémentaire de Boulogne à Bruxelles et vice-versa.

Cette correspondance permet aux voyageurs de quitter Londres à 2 heures 43 du soir, pour arriver à Bruxelles (Nord) à 0 heure 21 et continuer vers Cologne à 2 heures 24.

Au retour, le départ de Bruxelles (Nord) a été fixé à 13 heures 55, après l'arrivée de la correspondance d'Allemagne; l'arrivée à Londres a lieu à 11 heures 40 du soir.

#### Depuis le 1<sup>er</sup> octobre :

La vitesse des trains de luxe « Ostende-Vienne » et « Nord Express » a été accélérée sur le parcours de Bruxelles (Nord) à Ans, afin de permettre d'augmenter la durée de leur stationnement à Herbesthal, où l'accomplisse-

ment des formalités douanières occasionnait fréquemment du retard à ces trains.

En vue de favoriser les relations internationales entre l'Angleterre, la Belgique et la Suisse, les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe, originaires de Bettingen et d'au-delà, et inversement, ont été admis dans les trains n° 5 Els. (103 E. B. et 106 E. B.) 2 Els., partant respectivement de Luxembourg à 4 heures 16 et d'Ostende (Quai) à 16 heures 31.

#### Depuis le 3 novembre :

Les trains organisés une fois par semaine entre Calais-Bruxelles et Paris-Liége et vice-versa pour assurer la correspondance des trains « Nord Express » ont été rendus bi-hebdomadaires.

Ils sont mis en marche les mercredi et samedi au départ de Calais et de Paris, les lundi et vendredi au départ de Liége (G.) et de Bruxelles (Nord).

En vue d'accélérer les relations entre les Pays-Bas, la Belgique et la France, les trains partant d'Amsterdam pour Bruxelles (Nord) à 8 heures 28 du matin et de Bruxelles (Nord) pour Amsterdam à 18 heures 38, organisés pour les besoins de l'Exposition et ne comportant que des voitures de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe, ont été maintenus à titre définitif; leur point de départ a été transféré de Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et un arrêt à Anvers (Est) leur a été assigné. Les voitures directes de Paris à Amsterdam et retour, des trains n° 12 et 19, entrent actuellement dans leur composition.

Afin de favoriser l'exportation en Russie des produits belges de la culture intensive des serres, un horaire rapide, qui permet d'atteindre la frontière russe en moins de 36 heures, a établi d'accord avec les administrations de chemin de fer intéressées.

Depuis le premier avril, un service de wagon-restaurant a été organisé entre Bruxelles et Bâle et vice-versa ; il fonctionne dans les trains n° 104 (E. B. 4 Els. et 1 Els.) 105 E. B.

Les voyageurs munis de billets de 2<sup>e</sup> classe sont exceptionnellement autorisés à prendre place dans ce véhicule, pendant la durée d'un repas.

Du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre, un service nouveau de wagons-lits a été organisé entre Ostende et Strasbourg et vice-versa ; il a fonctionné dans les trains n° 102 E. B. (28 Els. et 35 Els.) 101 E. B.

#### § 6. TRAINS DE MARCHANDISES.

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

1<sup>o</sup> Modifications à l'affectation de nombreux trains en vue d'obtenir une célérité plus grande dans la transmission des marchandises et une utilisation complète du matériel ;

2<sup>o</sup> Dans le même but, 26 trains supplémentaires ont été affectés au transport des marchandises douanées ;

3<sup>o</sup> Modifications aux horaires de différents trains, afin de leur imprimer une marche plus régulière et de leur ménager de meilleures correspondances ;

4<sup>e</sup> Affectation au service postal de plusieurs nouveaux trains, dans le but d'accélérer le transport des journaux;

5<sup>e</sup> Organisation du service de nuit sur les sections d'Ath à Tournai et de Tournai à Courtrai;

6<sup>e</sup> Accélération du transport du bétail destiné aux marchés.

### III. Statistique comparative. — Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1888 à 1897.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			NOMBRE de PERSONNES tuées.		
	Nombre de collisions et de déraillements de trains,	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains,	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains,	Un accident par		Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités,	trains-kilomètres		kilomètres exploités,	trains-kilomètres		kilomètres exploités,	trains-kilomètres			
1888 . . . . .	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	*	*
1889 . . . . .	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	12	3
1890 . . . . .	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	*	2
1891 . . . . .	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,769	27	*	1
1892 . . . . .	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	2	*
1893 . . . . .	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,259	25	*	1
1894 . . . . .	19	171,6	1,262,062	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	*	1
1895 . . . . .	42	77,9	590,723	54	60,6	330,047	96	34,1	444,092	24	19	5
1896 . . . . .	31	106,5	824,804	54	61,1	347,691	85	38,8	521,697	21	1	1
1897 . . . . .	40	82,8	669,602	64	51,8	311,044	104	31,8	448,951	27	*	1
Moyennes des dix années.	39	89,3	635,636	84	43,6	238,699	122	28,7	368,539	22		

Les 104 collisions ou déraillements survenus en 1897 ne représentent qu'un revers pour 448,951 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 274,915 trains-kilomètres en 1888.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XXXIII. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1897.

## A

[ N° 160. ]

( 72 )

	1880	1881	1882	1883	1884
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) * . . . . .	2,702	2,841	2,973	3,045	3,100
Nombre de collisions { des trains de voyageurs . . . . .	57	60	41	25	21
et de déraillements. { Déraillements.	67	65	44	57	59
— de marchandises { Collisions . . . . .	116	85	83	64	49
{ Déraillements.	118	89	99	61	42
Au total . . . . .	338	295	269	187	151
Causes des collisions et déraillements. —					
Voies. { Rails cassés. . . . .	D.	2	"	1	"
{ Défectuosités des appareils spéciaux de la voie. . . . .	C.	1	"	2	1
et de déraillements. { D.	D.	7	8	14	5
Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails) . . . . .	D.	2	5	3	2
Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux). { C.	C.	2	"	"	"
{ D.	D.	5	4	1	1
Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	D.	12	11	7	2
Matériel roulant. { Attelages rompus ou défaits . . . . .	C.	7	5	4	10
{ D.	D.	"	5	"	"
Avaries aux essieux . . . . .	D.	12	15	5	7
Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . . . . .	C.	"	2	"	1
{ D.	D.	12	11	9	10
Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	D.	10	14	7	14
Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	D.	5	1	1	"
Exécution du service. { Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	D.	9	5	5	4
Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. . . . .	C.	1	"	"	"
{ D.	D.	10	10	14	4
Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	54	52	25	20
{ D.	D.	54	70	48	10
Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	23
{ D.	D.	"	"	1	"
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5
{ D.	D.	1	"	"	"
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	C.	4	4	5	4
{ D.	D.	2	"	5	1
Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	15	4
{ D.	D.	"	2	2	"
Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1
{ D.	D.	"	"	"	"
Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.	8	9	12	9
{ D.	D.	"	2	1	1
Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	51	19	30	18
Autres négligences. . . . .	C.	55	45	19	10
{ D.	D.	12	11	11	7
Causes diverses et indéterminées . . . . .	C.	6	6	9	5
{ D.	D.	55	26	30	25
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	"	14	7	4
{ D.	D.	"	1	1	"

C : Collision.

D : Déraillement.

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

1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
5,144	5,171	5,188	5,198	5,207	5,220	5,241	5,247	5,250	5,260	5,270	5,302	5,311
24	9	8	19	13	21	17	14	11	11	15	14	8
26	21	31	31	19	29	26	30	26	8	29	17	32
58	42	40	56	61	59	50	52	54	54	19	27	29
24	41	53	50	57	65	65	49	56	16	55	27	55
112	115	114	136	150	174	158	145	107	69	96	85	104
<b>Nombre de fois qu'elles ont été constatées (1).</b>												
1	1	2	1	1	1	2	2	3	0	2	1	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	5	1	3	1	6	2	0	0	0	2	2	1
"	"	2	2	0	0	0	2	1	0	2	0	0
"	"	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
2	0	0	0	1	4	0	0	0	1	3	1	2
1	4	1	5	2	5	1	4	1	1	5	1	2
2	2	7	6	5	5	2	3	8	4	2	3	3
2	1	2	1	2	1	4	5	1	0	1	1	0
1	4	5	6	7	5	5	7	12	5	4	5	8
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1
2	6	1	2	5	6	4	7	4	0	2	5	2
6	9	15	8	6	15	16	2	10	5	15	3	8
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5	2	1	1	1	2	2	3	1	1	0	0	1
"	"	"	"	"	"	"	1	1	0	0	0	1
1	3	2	0	2	3	1	4	4	2	1	1	1
16	15	8	9	25	17	18	22	9	9	6	5	2
15	14	16	20	26	26	28	35	21	7	15	15	18
13	22	9	12	7	24	11	19	17	14	14	15	0
"	"	"	"	"	"	"	1	0	0	0	0	1
7	1	5	1	6	5	5	1	4	5	0	0	2
"	"	"	"	"	"	"	0	0	0	1	1	1
"	1	0	0	2	0	0	0	2	3	0	5	0
"	1	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
4	1	3	12	10	6	14	10	3	1	1	6	7
"	"	"	"	"	"	"	"	1	0	0	1	0
2	0	2	4	5	6	3	0	5	0	5	1	5
"	"	"	"	"	"	1	1	0	0	0	0	0
12	10	7	2	9	7	5	2	1	5	5	5	1
"	"	"	"	"	1	0	0	0	0	0	0	0
8	2	8	8	7	16	10	18	5	6	0	4	4
18	1	15	14	14	19	11	11	5	4	5	1	3
4	12	5	5	9	9	4	7	1	2	2	1	3
3	10	2	2	5	6	1	0	1	0	2	5	0
15	5	22	55	10	25	18	5	4	3	10	7	10
5	1	6	5	11	12	8	9	5	3	5	2	8
2	5	4	6	4	5	10	4	0	0	5	0	2

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

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

Des 104 collisions et déraillements de trains constatés en 1897, 27 ont fait des victimes, savoir (annexe XXXIII) :

		1897.	1896.	Moyennes des 18 dernières années.
Voyageurs . . .	Tués . . . . .	»	1	2
	Blessés . . . . .	4	27	21
	Contusionnés . . . . .	6	89	20
	Totaux. . . . .	<u>10</u>	<u>117</u>	<u>43</u>
Agents du chemin de fer. .	Tués . . . . .	1	1	2
	Blessés . . . . .	29	28	18
	Contusionnés . . . . .	7	7	14
	Totaux. . . . .	<u>37</u>	<u>36</u>	<u>34</u>
	Ensemble. . . . .	<u>47</u>	<u>153</u>	<u>77</u>

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

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

	1897.	1896.	Moyennes des 18 dernières années.
Tués . . . . .	12	5	7
Blessés . . . . .	40	44	35
Contusionnés . . . . .	42	24	19
Totaux. . . . .	<u>94</u>	<u>73</u>	<u>61</u>

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

	1897.	1896.	Moyennes des 18 dernières années.
Tuées . . . . .	55	51	55
Blessées . . . . .	48	32	39
Contusionnées . . . . .	16	11	8
Totaux. . . . .	<u>119</u>	<u>94</u>	<u>102</u>

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

	1897.	1896.	Moyennes des 18 dernières années.
Tués. . . . .	43	51	64
Blessés . . . . .	774	774	425
Contusionnés . . . . .	248	269	180
Totaux. . . . .	<u>1,065</u>	<u>1,094</u>	<u>669</u>

Le tableau ci-après indique, en spécialisant la nature de leur travail, etc., le nombre d'agents tués pendant les dix dernières années :

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
Dans les stations . . .	13	22	20	18	9	18	12	11	17	18
Dans les ateliers . . .	2	1	2	1	2	2	3	2	1	2
En accrochant des vé- hicules . . . . .	2	6	3	5	6	2	1	3	4	2
En décrochant des vé- hicules . . . . .	2	1	2	2	2	1	2	1	1	1
Gardes-barrières . . .	9	7	8	8	11	7	2	2	4	3
Gardes-route. . . . .	4	1	3	3	4	1	2	6	1	3
Gardes chargés du con- trole des coupons, tombés ou atteints. . .	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2
Autres agents des trains: chefs-gardiés, gardes- bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tom- bés ou atteints . . .	4	4	8	6	4	1	4	4	5	7
Agents atteints en de- hors de tout service.	14	4	12	11	11	11	6	8	7	6
En réparant les voies et les bâtiments. . . . .	4	7	2	3	2	4	6	1	7	2
Agents d'autres admi- nistrations. . . . .	5	2	2	2	1	2	2	4	4	1
Ensemble des tués . .	58	53	60	63	48	47	33	40	51	43

### Résumé pour 1897.

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

	Toés.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les collisions et déraillements.	2	4	6
	par leur imprudence. . . . .	42	40	42
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints . . . . .	dans les collisions et déraillements.	4	29	7
	dans les stations, ateliers ou sur la voie. . . . .	43	774	248
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traver- sant les passages à niveau, etc. . . . .	23	45	46	84
Irrésse, folie, suicide . . . . .	32	3	0	35
Ensemble pour l'année 1897. . .	411	895	319	1,325

Pour les années antérieures, voir l'annexe XXXV.

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			
	Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Ensemble.	Traffic.	Blessées.	Contusionnées.	Atteinte en général.
1888 . . . . .	118	496	131	745	316,851	75,380	283,407	50,186
1889 . . . . .	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890 . . . . .	118	668	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891 . . . . .	131	649	313	1,093	307,266	62,021	128,600	36,827
1892 . . . . .	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893. . . . .	108	615	298	1,021	373,775	65,639	135,462	39,537
1894 . . . . .	101	688	271	1,060	408,780	60,010	152,350	38,950
1895 . . . . .	121	950	236	1,307	352,338	44,876	180,648	32,619
1896 . . . . .	109	905	400	1,414	406,828	48,999	110,861	31,361
1897 . . . . .	111	895	319	1,325	420,638	52,168	146,366	35,238
Moyenne pour 10 années.	116	720	274	1,110	358,559	58,719	160,824	37,757

#### § 4. PERSONNES TUÉES DEPUIS 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 124 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 55 voyageurs et 69 agents de l'Administration (annexe XXXV).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 187 voyageurs et 2,149 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,210 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres ; 652 autres, par suite d'ivresse, folie ou suicide.

#### IV. Contraventions.

Pendant l'année 1897, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 866 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains . . . . .	161
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer. . . . .	40
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées . . . . .	36
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus . . . . .	70
Voyageurs dépourvus de billets réguliers . . . . .	245
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	86
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit. . . . .	13
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs . . . . .	245
Total. . . . .	<hr/> 866

Les contraventions constatées en 1896 étaient au nombre de 709. Il y a donc eu, en 1897, une augmentation de 157 contraventions.

(78)

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

---

### CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

---

#### I

##### **Description du réseau.**

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

MÈTRES.		
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1). . . . .	40,220	•
— — — des Compagnies (2). . . . .	4,264,434	204,614
— — la Société nationale des chemins de fer vicinaux (3) . . . . .	3,568	•
Longueur effective totale exploitée (voir annexe XLII) . . .	1,278,219	204,614
		(4) 1,479,830

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

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourcoing, exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, ni les lignes d'Autelbas à Clémency et d'Athus à Rodange, appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri. Les parties belges de ces lignes ne sont respectivement que de 1,200, 3,850 et 1,417 mètres.

Y compris encore les lignes d'Anvers à Gand et de Gand à Bruges par Eecloo, reprises par l'État, exploitées pour son compte jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1897, et mesurant respectivement 49,670 et 45,247 mètres.

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

(4) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes d'*deux ou à trois Compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 178,422 mètres à la fin de l'exercice 1897, comme à la fin de 1896.

Le réseau des Compagnies, en 1897, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 <sup>o</sup> Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises . . . . .	1,228,550	96.41	201,611	100	1,430,161	96.64
2 <sup>o</sup> Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . . . . .	49,669	5.89	"	"	49,669	5.56
	<b>1,278,219</b>	<b>100.00</b>	<b>201,611</b>	<b>100</b>	<b>1,479,850</b>	<b>100.00</b>

Ce réseau se trouve établi :

1 <sup>o</sup> A double voie, sur une étendue de. . . . .	228,757	17.89	19,549	9.70	248,286	16.78
2 <sup>o</sup> A simple voie, sur une étendue de. . . . .	1,049,482	82.11	182,062	90.50	1,251,544	85.22
	<b>1,278,219</b>	<b>100</b>	<b>201,611</b>	<b>100</b>	<b>1,479,850</b>	<b>100</b>

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

## § 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total en voies simples des lignes exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année (1), y compris les voies de garage et de manœuvre :

Voies principales.		Longueur en mètres.	
		En 1897	En 1896
	Sections belges . . . . .	1,507,016	(2) 1,507,016
	Prolongements sur territoire étranger . . . . .	221,160	221,160
	Ensemble. . . . .	1,728,176	(2) 1,728,176
	Voies accessoires, de garage, de service, etc. . . . .	545,550	545,550
	Totaux. . . . .	<b>2,273,726</b>	<b>2,273,726</b>

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.01 p. c. et les voies accessoires 23.99 p. c. du réseau exploité en 1897.

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

L'annexe XLIII indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1897.

(1) Voir renvoi (2) au bas de la page 79.

(2) Chiffres rectifiés.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1896 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1892	1896	1897	1898	1892	1896	Défauts pour 1897
Stations . . . . .	275	276	40	40	313	316	- 1
Haltes . . . . .	53	52	12	12	65	64	+ 1
Points d'arrêt. . . . .	62	63	1	1	63	64	- 1
Totaux. . . . .	390	391	53	53	443	444	- 1

Les 513 stations existant en 1897 comprennent 115 (<sup>1</sup>) *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

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

L'annexe XLIII montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1897.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1897	1896	Défauts pour 1897.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) . . .	76	74	+ 2
Établissements reliés aux stations des Compagnies . . . . .	199	199	0
Totaux. . . . .	275	273	+ 2

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.

#### § 5. RACCORDEMENTS ET TRAVERSÉES À NIVEAU DE LIGNES VICINALES.

Il y avait, au 31 décembre 1897 (<sup>2</sup>), 20 raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, contre 17 en 1896. De même, on comptait 23 traversées à niveau par des vicinaux, contre 17 à la fin de l'exercice 1896.

(<sup>1</sup>) Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des Compagnies qui les coexploitent.

(<sup>2</sup>) Voir renvoi (<sup>3</sup>) au bas de la page 79.

## II

**Situation du matériel roulant.**

L'annexe XLIV 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 (1) :

	En 1897.	En 1896.	Differences pour 1897.
Locomotives . . . . .	555 (2)	554 (2)	+ 1
Tenders. . . . .	382	382	"
Voitures à vapeur . . . . .	40	40	"
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Véhicules (3)	à voyageurs . . . . .	984 (5)	975 (3)
	à bagages . . . . .	470 (4)	471 (4)
	à marchandises . . . . .	13,432	13,443
	pour services divers . . . . .	52	59
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	Ensemble . . . . .	14,938	14,946
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	— 8		

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

	Par kilomètre de ligne :	
	En 1897.	En 1896.
Matériel de traction. { Locomotives (7) . . . . .	0.58	0.58
	<hr/>	<hr/>
	Tenders . . . . .	0.24
	<hr/>	<hr/>
	Voitures à voyageurs (8) . . . . .	0.73
	<hr/>	<hr/>
Matériel de transport. { Fourgons à bagages . . . . .	0.35	0.35
	<hr/>	<hr/>
	Wagons à marchandises . . . . .	10.03
	<hr/>	<hr/>
	Véhicules divers . . . . .	0.04
	<hr/>	<hr/>
	Ensemble. . . . .	11.03
	<hr/>	<hr/>
	11.15	

(1) Voir renvoi (2) au bas de la page 79.

(2) Dont 26

(3) — 42 { affectés au service spécial des trains-tramways.

(4) — 4

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

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

(7) Y compris les voitures à vapeur.

(8) Non compris les voitures à vapeur.

(9) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [voir note (5) ci-dessus].

## III.

**Parcours des trains.**

L'annexe XLV montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1897, par les trains des chemins de fer concédés (<sup>1</sup>).

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ			
SUR LES LIGNES			
	exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	Ensemble.
Trains de voyageurs . . . . .	En 1897. . .	5,646,344	99,603
	En 1896. . .	5,545,570	99,298
Différences pour 1897. . . .		+ 70,774	+ 305
Trains de marchandises . . . . .	En 1897. . .	3,802,221	43,476
	En 1896. . .	3,773,505	43,094
Différences pour 1897. . . .		+ 28,716	+ 385
Trains mixtes. . . . .	En 1897. . . . .	1,084,009	27,740
	En 1896. . . . .	1,045,534	27,816
Différences pour 1897. . . .		+ 8,478	- 76
TOTAUX. . . . .	En 1897. . . . .	10,472,574	140,849
	En 1896. . . . .	10,364,606	140,205
Différences pour 1897. . . .		+ 107,968	+ 614

(<sup>1</sup>) Non compris les résultats de l'exploitation des lignes d'Anvers à Gand et de Gand-Ecloo-Bruges qui, en 1897, n'ont été exploitées par les sociétés pour compte de l'État, que pendant six mois et ne peuvent, par conséquent, être comparés à ceux de 1896, portant sur l'année entière.

## IV.

**Mouvement et recettes des transports<sup>(1)</sup>.**

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées a subi, en 1897, les modifications suivantes :

En vertu des conventions intervenues le 16 octobre et le 51 décembre 1896 avec la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand et de la convention conclue le 22 avril 1897 avec la Société anonyme du chemin de fer d'Eecloo à Gand, contrats approuvés par la loi du 27 juin 1897, le Gouvernement a racheté les concessions de ces deux railways à partir, respectivement, du 1<sup>er</sup> janvier 1896 et du 1<sup>er</sup> janvier 1897. L'exploitation de ces chemins de fer a été effectuée jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1897 pour compte de l'État par les sociétés concessionnaires.

En exécution de la convention de rachat du chemin de fer d'Eecloo-Gand, l'État a, en outre, repris à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1897, l'entretien et l'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges, aux conditions stipulées dans un arrangement intervenu le 50 décembre 1892, entre les deux compagnies intéressées et sanctionné, sous certaines réserves, par l'arrêté royal du 10 juillet 1893.

Les produits de ces lignes pendant le 1<sup>er</sup> semestre de 1897 sont renseignés à l'annexe n° XLVI et les comptes de liquidation des gestions provisoires par les sociétés exploitantes font l'objet des annexes n°s XLIX, L, LI.

Ces annexes ont pour but de justifier les résultats en recettes et dépenses d'exploitation, à l'exclusion du capital de rachat et des charges financières pendant la période transitoire.

Le mouvement et la recette afférents à chaque catégorie de transports s'établissent comme il suit pour les autres exploitations :

**§ 1<sup>er</sup>. VOYAGEURS.**

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1897 et en 1896, se résument ainsi<sup>(2)</sup> (voir annexe XLVI) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1897.	1896.	Differences pour 1897.	1897.	1896.	Differences pour 1897.	1897.	1896.	Differences pour 1897.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	550,371	587,888	- 37,517	1,118,560	1,093,862	+ 24,698	2.032	1.861	+ 0.171
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,278,858	2,128,540	- 149,682	2,540,828	2,537,790	+ 3,038	1.115	1.045	+ 0.070
3 <sup>e</sup> — . . . . .	20,164,234	19,054,788	+1,109,466	8,369,118	8,152,639	+ 216,479	0.415	0.428	- 0.013
Ensemble . . .	22,992,483	22,071,216	+ 921,267	12,028,506	11,784,291	+ 244,215	0.523	0.534	- 0.011

(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 201,614 mètres en 1897 et en 1896, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

(2) Voir renvoi<sup>(1)</sup> page 85.

Comparativement aux données correspondantes de 1896, le mouvement et la recette des voyageurs, en 1897, se sont accrûs, respectivement, de 4.18 p. c. et de 2.07 p. c.

L'augmentation du nombre de voyageurs, en 1897, est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Grand Central Belge (426,680 voyageurs en plus), du Nord Belge (318,544 voyageurs), de Malines à Terneuzen (67,820 voyageurs), de la Flandre Occidentale (55,086 voyageurs) et du Liégeois-Limbourgeois (52,757 voyageurs).

Le mouvement des voyageurs n'a décrû, en 1897, que sur les chemins de fer de Liège à Maestricht (4,651 voyageurs en moins), de Hasselt à Maeseyck (2,511 voyageurs) et de Termonde à Saint-Nicolas (2,326 voyageurs).

Quant à la progression de recettes réalisée en 1897, du chef des transports de voyageurs, elle se rapporte particulièrement aux lignes du Nord Belge (113,406 francs en plus), du Grand Central Belge (102,829 francs), de Malines à Terneuzen (21,700 francs), de la Flandre Occidentale (16,855 francs) et de Gand à Terneuzen (10,408 francs).

Une dépression de recettes a été constatée, en 1897, sur les railways de Liège à Maestricht (15,515 francs en moins), de Chimay (7,311 francs) et de Hasselt à Maeseyck (467 francs).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve (¹) :

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1897 . . . . .	16,605	8,685 39
En 1896 . . . . .	15,937	8,509 05
Augmentation pour 1897. . . . .	666	176 34

La répartition proportionnelle par classe de voiture s'établit comme ceci (¹) :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1897.	En 1896.	En 1897.	En 1896.
1 <sup>e</sup> classe. . . . .	2.59 %	2.67 %	9.50 %	9.28 %
2 <sup>e</sup> — . . . . .	9.91 %	11.00 %	21.12 %	21.54 %
3 <sup>e</sup> — . . . . .	87.70 %	86.33 %	69.58 %	69.18 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 28.41 p. c. du produit total de l'exploitation en 1897, et 28.75 p. c. en 1896.

(¹) Voir renvoi (¹) de la page 85.

§ 2. BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après<sup>(1)</sup> : (voir annexe XLVI)

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1897.	1896.	Défaut pour 1897.	1897.	1896.	Défaut pour 1897.
Transports						
	taxes au minimum (colis) . . .	64,860	+ 1,872	391,605	377,097	+ 14,508
	— au poids (quintaux) . . .	143,408	+ 9,284			

Le produit de ces transports entre pour 0.93 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1897, et pour 0.92 p. c. en 1896.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit<sup>(1)</sup> : (voir annexe XLVI)

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1897.	1896.	Défaut pour 1897.	1897.	1896.	Défaut pour 1897.
Envois						
	taxés au minimum (colis) . . .	687,129	- 31,516	4,851,964	4,793,773	+ 56,191
	— au poids (quintaux) . . .	1,051,904	+ 15,622			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.38 p. c. de la recette totale en 1897, et 4.38 p. c. en 1896.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants<sup>(1)</sup> : (voir annexe XLVI).

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1897.	1896.	Défaut pour 1897.	1897.	1896.	Défaut pour 1897.
Expéditions						
	taxées au minimum (nombre) . . .	121,960	- 5,008	25,722,020	24,792,071	+ 930,849
	— au poids . . . (tonnes) . . .	18,068,729	+ 411,027			

Par rapport au chiffre correspondant de 1896, la recette provenant des

---

<sup>(1)</sup> Voir annexe<sup>(1)</sup> de la page 83.

grosses marchandises transportées en 1897 a donc augmenté de 950,849 fr. ou de 3.75 p. c.

Il y a eu accroissement de recettes, en 1897, principalement sur les lignes Nord Belge (426,844 francs en plus), de la Flandre Occidentale (138,784 fr.) et de Malines à Terneuzen (118,704 francs), puis sur les chemins de fer Grand Central Belge (95,529 francs), du Liégeois-Limbourgeois (88,528 fr.), de Liège à Maestricht (69,938 francs), de Chimay (28,294 francs), de Termonde à Saint-Nicolas (4,978 francs) et de Hasselt à Maeseyck (2,625 francs).

Par contre, une diminution de recettes des grosses marchandises a été constatée, en 1897, sur les railways de Taviers à Embresin (26,478 francs en moins) et de Gand à Terneuzen (16,894 francs).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 60.76 p. c. de la recette générale en 1897, et 60.45 p. c. en 1896.

### § 5. FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit (<sup>1</sup>) : (voir annexe XLVI).

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1897.	1896.	Différence pour 1897.	1897.	1896.	Différence pour 1897.
Groups . . . . .	174,834	162,558	+ 12,276	35,008	32,878	+ 2,220

La recette des articles de finances correspond à 0.08 p. c. du produit total de l'exploitation en 1897, et à 0.08 p. c. en 1896.

### § 6. ÉQUIPAGES.

Les résultats des transports d'équipages sont les suivants (<sup>1</sup>) : (voir annexe XLVI).

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1897.	1896.	Différences pour 1897.	1897.	1896.	Différences pour 1897.
Équipages {	transportés à grande vitesse . . . . .	455	225	+ 230	17,689	9,668
	- à petite - - - - -	2,500	2,080	+ 420	22,369	21,446
	Ensemble . . .	2,955	2,305	+ 650	40,058	31,114
						+ 8,944

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.09 p. c. de la recette générale en 1897, et 0.08 p. c. en 1896.

(<sup>1</sup>) Voir renvoi (<sup>1</sup>) de la page 85.

## § 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après (<sup>1</sup>) (voir annexe XLVI) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1897.	1896.	Differences pour 1897	1897.	1896.	Differences pour 1897
Transports effectués ( <sup>2</sup> )	à grande vitesse	{ taxés par envoi (expéditions) . . . . .	1,029	1,252	— 223	30,810
		— par tête (animaux) . . . . .	1,794	1,987	— 193	29,777
	à petite vitesse	{ taxés par envoi (expéditions) . . . . .	7,074	7,593	— 519	214,194
		— par tête (animaux) . . . . .	85,408	66,003	+ 19,405	192,199
Ensemble : Transports		{ taxés par envoi (expéditions) . . . . .	8,103	8,845	— 742	245,013
		— par tête (animaux) . . . . .	87,262	67,990	+ 19,272	221,976
						+ 23,037

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.58 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1897. En 1896, cette proportion était de 0.54 p. c.

## § 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés ( <sup>1</sup> ):	en 1897, à . . . . . fr. 2,018,732
	en 1896, à . . . . . 1,975,148
	Diminution en 1897. . . fr. 43,584

Les produits extraordinaire forment 4.77 p. c. de la recette totale en 1897, et 4.82 p. c. en 1896.

## § 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit (<sup>1</sup>) : (voir annexe XLVI).

	En 1897.	En 1896.	Differences en plus pr 1897.
Voyageurs . . . . . fr.	42,028,506	41,784,294	244,215
Bagages . . . . .	394,605	377,097	14,508
Marchandises { petites . . . . .	1,851,964	1,795,773	56,191
	25,722,920	24,792,074	930,849
Finances . . . . .	35,098	32,878	2,220
Equipages . . . . .	40,058	31,114	8,944
Chevaux et bestiaux . . . . .	245,013	221,976	23,037
Ensemble . . . . fr.	40,315,164	39,035,200	1,279,964
Produits extraordinaires . . . .	2,018,732	1,975,148	43,584
Totaux . . . . fr.	42,333,896	41,010,348	1,323,548

(<sup>1</sup>) Voir renvoi (<sup>1</sup>) de la page 85.

(<sup>2</sup>) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes du Grand Central Belge et du Nord Belge. Sur les autres chemins de fer concédés, ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

Les recettes totales opérées en 1897 ont ainsi augmenté de 1,323,548 francs ou de 3.23 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1896.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1897, les produits perçus en 1896 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1897.	
	EN 1897.	EN 1896.	Absolues.	Proportionnelles.
			Francs.	Francs.
Chimay . . . . .	593,708	585,507	+ 9,190	+ 1.58
Flandre Occidentale . . . . .	3,537,626	3,345,790	+ 191,836	+ 5.75
Gand-Terneuzen . . . . .	645,092	646,698	- 3,603	- 0.56
Grand Central Belge . . . . .	15,181,617	14,945,570	+ 236,077	+ 1.58
Hasselt-Maeseyck . . . . .	172,608	171,906	+ 702	+ 0.41
Liège-Maestricht . . . . .	1,575,411	1,510,181	+ 65,230	+ 4.98
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	2,717,177	2,643,193	+ 73,984	+ 2.80
Malines-Terneuzen . . . . .	1,428,247	1,285,675	+ 142,574	+ 11.09
Nord Belge . . . . .	16,578,528	13,731,491	+ 027,037	+ 3.98
Taviers-Embresin . . . . .	50,954	77,220	- 26,266	- 34.04
Termonde-Saint-Nicolas . . . . .	253,920	249,122	+ 6,798	+ 2.75
TOTAUX . . . . .	42,553,898	41,010,348	+1,323,548	+ 3.23

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1897, ont augmenté principalement sur les lignes du Nord Belge (627,037 francs en plus), du Grand Central Belge (236,077 francs), de la Flandre Occidentale (191,836 francs), de Malines à Terneuzen (142,574 fr.), du Liégeois-Limbourgeois (73,984 francs) et de Liège à Maestricht (65,230 francs).

Par contre, ils ont diminué sur les railways de Taviers à Embresin (26,266 francs ou 34.04 p. c. en moins) et de Gand à Terneuzen (3,603 francs ou 0.56 p. c.)

Proportionnellement, la progression des recettes de toute nature, en 1897, a été la plus forte sur les lignes de Malines à Terneuzen (11.09 p. c. en plus), de la Flandre Occidentale (5.73 p. c.), de Liège à Maestricht (4.98 p. c.) et du Nord Belge (3.98 p. c.).

Une recette de 100 francs, répartie à raison de l'importance des transports, donne les résultats suivants <sup>(1)</sup> :

	En 1897.	En 1896.
Voyageurs . . . . .	28.41	28.73
Bagages . . . . .	0.93	0.92
Marchandises { petites . . . . .	4.38	4.38
grosses . . . . .	60.76	60.45
Finances . . . . .	0.08	0.08
Équipages . . . . .	0.09	0.08
Chevaux et bestiaux . . . . .	0.58	0.54
Produits extraordinaires . . . . .	4.77	4.82

(1) Voir renvoi <sup>(1)</sup> de la page 85.

V.

**Dépenses d'exploitation.**

L'annexe XLVI donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1897.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1896.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		DIFFÉRENCES POUR 1897.	
	EN 1897.	EN 1896.	Absolues.	Proportionnelles.
			Francs.	Francs.
Chimay . . . . .	408,155	579,059	+ 29,096	+ 7.68
Flandre Occidentale . . . . .	1,995,415	1,830,264	+ 154,149	+ 7.21
Gand-Terneuzen . . . . .	337,732	336,249	+ 1,483	+ 0.44
Grand Central Belge . . . . .	7,461,426	7,381,565	+ 79,861	+ 1.08
Hassele-Maeseyck . . . . .	170,182	168,251	+ 1,931	+ 1.13
Liège-Maestricht . . . . .	752,298	751,850	+ 20,448	+ 2.79
Liégeois-Limbourgeois. . . . .	2,023,579	1,741,286	+ 282,293	+ 16.21
Malines-Terneuzen . . . . .	850,919	715,609	+ 115,310	+ 16.11
Nord Belge . . . . .	6,068,982	5,728,587	+ 340,395	+ 5.94
Taviers-Embresin. . . . .	55,583	53,574	- 11	- 0.05
Termonde-Saint-Nicolas . . . . .	122,529	148,652	- 26,523	- 17.71
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>20,202,578</b>	<b>19,223,746</b>	<b>+ 978,632</b>	<b>+ 5.09</b>

L'accroissement total des dépenses en 1897, par rapport à celles de 1896, est de 978,632 francs ou de 5.09 p. c.

Ainsi que le montre le tableau qui précède, les dépenses de l'exploitation ont augmenté en 1897, principalement sur les lignes du Nord Belge (340,395 francs en plus), du Liégeois-Limbourgeois (282,293 francs), de la Flandre Occidentale (154,149 francs) et de Malines à Terneuzen (115,310 fr.); ensuite, sur les lignes du Grand Central Belge (79,861 francs), de Chimay (29,096 francs) et de Liège à Maestricht (20,448 francs).

Par contre, une réduction dans les frais de l'exploitation a été réalisée en 1897, notamment sur le railway de Termonde à Saint-Nicolas (26,523 francs en moins.)

## VI.

**Résultats généraux de l'exploitation.**

Les résultats généraux de l'année 1897, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit (<sup>1</sup>) :

	En 1897.	En 1896 ( <sup>2</sup> ).  km.	Différences en plus pour 1897.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	<b>1,584 km. 915</b>	<b>(<sup>2</sup>) 1,584 km. 915</b>	»
Parcours kilométrique des trains ( <i>voir</i> annexe XLV) . . . . .	<b>10,613,395 km</b>	<b>10,504,811 km</b>	<b>108,582 km</b>
Recettes brutes ( <i>voir</i> annexe XLVI) . . fr.	<b>42,555,896</b>	<b>41,010,548</b>	<b>1,523,348</b>
Dépenses d'exploitation ( — ) . . .	<b>20,202,578</b>	<b>19,223,746</b>	<b>978,652</b>
Recettes nettes ( — ) . . fr.	<b>22,151,518</b>	<b>21,786,602</b>	<b>344,916</b>
Rapport proportionnel des dépenses d'exploi- tation au total général des recettes. . . .	<b>47.72 p. %</b>	<b>46.88 p. %</b>	<b>0.84 p. %.</b>

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

	En 1897.	En 1896.	Différences en plus pour 1897.
Recette . . . . . fr.	<b>30,367 91</b>	<b>29,612 22</b>	<b>955 69</b>
Dépense . . . . .	<b>14,587 47</b>	<b>13,880 83</b>	<b>706 64</b>
Bénéfice . . . . .	<b>15,980 44</b>	<b>15,731 39</b>	<b>249 05</b>

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

	En 1897.	En 1896.	Différences en plus pour 1897.
Recette . . . . . fr.	<b>3.9887</b>	<b>3.9039</b>	<b>0.0848</b>
Dépense . . . . .	<b>1.9035</b>	<b>1.8300</b>	<b>0.0735</b>
Bénéfice . . . . .	<b>2.0852</b>	<b>2.0739</b>	<b>0.0113</b>

(<sup>1</sup>) Voir renvoi (<sup>1</sup>) de la page 85.

(<sup>2</sup>) Chiffre rectifié.

## VII.

**Personnel.**

L'annexe XLVII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1897 (¹).

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1896 (¹) :

	En 1897.	En 1896.	Défauts en plus pour 1897.
Fonctionnaires et employés de tous grades . . . . .	2,610	2,580	30
Agents divers et ouvriers . . . . .	8,240	8,097	143
Totaux . . . . .	10,850	10,677	173

## VIII.

**Accidents.**

L'annexe XLVIII donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1897, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1896, peut se résumer comme il suit (¹) :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)				
Voyageurs . . . . .	0	4	3	4
Agents des Compagnies . . . . .	4	2	»	3
Ensemble . . . . .	4	6	3	7
En 1897 . . . . .	0	4	3	4
En 1896 . . . . .	0	4	3	4
Défauts pour 1897 . . . . .	+ 4	- 4	+ 3	+ 3
B. Par le fait des victimes ou de circonstances diverses (imprudence, suicide, etc.)				
Voyageurs . . . . .	0	6	3	9
Agents des Compagnies . . . . .	6	36	2	44
Personnes étrangères au service autres que des voyageurs . . . . .	48	44	4	30
Ensemble . . . . .	24	53	6	83
En 1897 . . . . .	18	44	5	67
En 1896 . . . . .	24	53	6	83
Défauts pour 1897 . . . . .	+ 6	+ 9	+ 1	+ 16
TOTAUX . . . . .	25	56	9	90
En 1897 . . . . .	18	48	5	71
En 1896 . . . . .	25	56	9	90
Défauts pour 1897 . . . . .	+ 7	+ 8	+ 4	+ 19

(¹) Voir renvoi (¹) page 83.

## IX.

### **Contraventions.**

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1897 et 1896, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1897.	En 1896.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations . . . . .	53	50
Entraves apportées à la circulation des trains . . . . .	15	21
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail-ways . . . . .	5	2
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer. . . . .	3	4
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés . . . . .	3	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers . . . . .	74	79
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration . . . . .	27	24
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs . . . . .	1	"
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage . . . . .	4	9
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées . . . . .	1	2
Totaux. . . . .	186	189
Diminution en 1897 . . . . .		5

## X.

### **Améliorations et innovations.**

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

#### *Chimay.*

Emploi de la traverse en hêtre creosoté en renouvellement des billes en chêne non préparé, de la voie principale.

Substitution de rails en acier du modèle vignole de 30 kilogrammes aux rails en fer de la voie de croisement des stations de Boussu-en-Fagne et de Matagne-la-Grande.

Établissement, sur le quai intérieur, à la station de Chimay, d'un abri vitré pour voyageurs et dallage de 139 mètres carrés de trottoir.

Améliorations diverses aux maisons des gardes des passages à niveau n° 12, 14, 21, 24, 33, 66, 69 et 70.

Chauffage des voitures à voyageurs de 3<sup>me</sup> classe, au moyen de poêles.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société, pour le transport des marchandises, *tapisseries*, etc.

*Flandre Occidentale.*

Renouvellement de 6,588 mètres courants de voies de fer au moyen de rails d'acier de 12 mètres de longueur, de 38 kilogrammes.

Consolidation de certaines parties de voies par la pose de 22,276 plaques intermédiaires en acier.

Etablissement de 369 mètres courants de voies de service dans les stations de Lichervelde, Beveren, Iseghem, Lendelede et Menin.

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

Agrandissement du magasin à marchandises d'Aerseele.

Installation de plusieurs signaux nouveaux à diverses stations.

Établissement de la signalisation définitive par enclenchement destinée à protéger les traversées vicinales de Courtrai, de Bissegem et de Ledeghem.

Installation de jauge en fer dans les stations de Wervicq et de Vlamertinghe.

Établissement à Ypres d'une traversée à niveau et de barrières roulantes pour le chemin de fer vicinal d'Ypres-Neuve-Eglise-Warneton.

Aménagement complet des voies et dépendances de la station d'Ypres, lequel comprend 1,006<sup>m</sup>.57 de voies nouvelles, l'établissement de trottoirs d'entrevoie, la construction d'une seconde rampe de chargement, l'extension de la cour pavée aux marchandises, la construction d'une voie de transbordement pour le chemin de fer vicinal, le renouvellement des grues hydrauliques et de la canalisation et le remplacement d'un pont à peser ancien modèle par un autre du type II de l'État Belge.

L'effectif du matériel de traction a été augmenté d'une locomotive du type I de l'État Belge et celui du matériel des transports de trois voitures à voyageurs de 3<sup>e</sup> classe à couloir central.

Deux voitures de 3<sup>e</sup> classe à couloir ont été transformées en 2<sup>e</sup> classe. Une voiture de 1<sup>e</sup> classe a été garnie en toile « Pegamoïd ».

Un wagon fermé en bois a été transformé en wagon cavalier avec ossatures en fer et avec 4 portes.

Renouvelé les caisses de six wagons à bestiaux avec ossatures en fer d'après le dernier type de l'État Belge.

Le nombre des bâches en service a été augmenté de dix.

Création de neuf trains nouveaux à voyageurs et de deux trains nouveaux à marchandises.

Adhésion à toutes les propositions de l'Administration des chemins de fer de l'État concernant des modifications aux tarifs et à la classification des marchandises.

Application, sur la ligne de Menin à Roulers, des nouvelles bases de tarifs adoptées sur le réseau de l'État pour le transport des voyageurs, ainsi que pour les abonnements ordinaires et d'ouvriers.

Mise en vigueur d'un tarif spécial de grande vitesse, applicable, en service intérieur de la Société, aux expéditions de *lait pur* et de *crème*, adressées aux laiteries pour la fabrication du beurre, et aux réexpéditions de *lait écrémé* et de *cruches vides*, par ces laiteries.

*Gand-Terneuzen.*

Allongé la voie de raccordement Tyldgadt à Selzaete.

Construit une voie pour la gare privée de Heide, située entre Selzaete et Ertvelde.

*Grand Central Belge.*

Remplacement de 5,557 rails en fer par le même nombre de rails en acier.

Établissement de deux nouvelles voies d'évitement dans la station de Llamont.

Reconstruction de 5 voitures à voyageurs de 3<sup>e</sup> classe.

8 wagons (3 de 5 tonnes, 3 de 7 tonnes et 2 de 10 tonnes) ont été démolis et remplacés par 6 wagons à haussiettes de 10 tonnes.

Application, en Belgique, de la notation des heures de 0 à 24, dans tous les services et dans les relations avec le public.

Création de tarifs exceptionnels ou spéciaux en faveur des transports suivants : 1<sup>o</sup> *Acétate de chaux*, d'Anvers vers Crémeld, Dusseldorf, Elberfeld et Neheim-Hüsten ; — 2<sup>o</sup> *briques de revêtement* entre Anvers et Siegersdorf ; — 3<sup>o</sup> *briques réfractaires* : a) de Charleroy (établissements raccordés) à Vireux, b) de Biebrich-Mosbach à Anvers ; — 4<sup>o</sup> *cendrées et terrils* (pierres et terre provenant des fosses de charbonnages), de certaines stations du bassin de Charleroy vers Louvain (Bassin) ; — 5<sup>o</sup> *colons bruts* provenant de Liverpool, expédiés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne ; — 6<sup>o</sup> *houille, coke et briquettes de charbon* : a) de diverses stations du réseau Grand Central Belge vers les localités desservies par le chemin de fer de l'État wurtembergeois, b) au départ des stations desservant les charbonnages et les usines à gaz belges, c) au départ des charbonnages du bassin de Charleroy vers certaines localités du Nord de la Belgique ; — 7<sup>o</sup> *minerais de fer*, de Gheel vers Marchienne-au-Pont ; — 8<sup>o</sup> *sel brut* d'Anvers vers Weert ; — 9<sup>o</sup> *terres plastiques, terres réfractaires, kaolin, china-stone, china-clay et ball-clay*.

Introduction de nombreux suppléments à des tarifs pour *voyageurs, bagages, marchandises, animaux vivants, véhicules de chemin de fer*, etc.

Prorogation du délai d'application de réductions de tarifs ou renouvellement de tarifs, en faveur des marchandises ci-après : 1<sup>o</sup> *bois de construction et planches*, d'Anvers vers Maestricht ; — 2<sup>o</sup> *colons bruts* : a) importés directement d'Amérique, envoyés d'Anvers vers certaines stations de l'Allemagne, b) provenant de Liverpool, expédiés d'Anvers vers diverses localités allemandes ; — 3<sup>o</sup> *déchets de coton* importés d'Angleterre, envoyés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne ; — 4<sup>o</sup> *engrais et matières premières pour la fabrication d'engrais*, expédiés d'Anvers vers diverses gares allemandes ; — 5<sup>o</sup> *houille, coke et briquettes de charbon*, de Wandre vers certaines localités du grand duché de Bade, du Wurtemberg et de la Bavière ; — 6<sup>o</sup> *minerais de nickel, minerais de cobalt et chromates de fer*, d'Anvers vers diverses localités allemandes ; — 7<sup>o</sup> *papier coloré*, de M.-Gladbach-sur-Speik vers Anvers, en destination de l'Angleterre et de l'Amérique ; — 8<sup>o</sup> *pâtes de bois*, d'Anvers vers Meerssen ; — 9<sup>o</sup> *pièces de machines*, d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne ; — 10<sup>o</sup> *rails et accessoires de rails*, de Dorstfeld vers Anvers, en destination du Brésil et de l'Australie ; — 11<sup>o</sup> *terre à porcelaine, silex moulu, charbons anglais, briques réfractaires et pierres brutes*, d'Anvers vers Maastricht et Meerssen ; — 12<sup>o</sup> *twists et fils de laine* provenant de l'Angleterre, expédiés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne.

Extension, aux transports vers la Bavière, du tarif spécial applicable aux *fruits frais* et aux *paniers neufs vides* destinés à l'emballage de ces envois.

#### *Hasselt-Maeseyck.*

Mise en œuvre de 46 rails en acier de 9 mètres de 58 kilogrammes au mètre, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2 gabarits de chargement en bois par des gabarits en fer.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur pour le transport des *voyageurs* et des *bagages*.

Mise en vigueur d'un tarif spécial de grande vitesse applicable, en service intérieur de la Société, aux expéditions de *lait pur* et de *crème* adressées aux laiteries pour la fabrication du beurre, et aux réexpéditions de *lait écrémé* et de *cruches vides*, effectuées par ces laiteries.

Adhésion à toutes les modifications de tarif proposées en service mixte avec le réseau de l'État Belge.

#### *Liégeois-Limbourgeois.*

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport, en service intérieur de la Société, des *voyageurs, bagages et chiens*.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur pour le transport des *marchandises*.

*Liège à Maestricht.*

Mise en œuvre de 149 rails en acier neuf de 9 mètres en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 4,776 billes en chêne par des traverses neuves de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Établissement à Trou-Louette, commune de Bressoux, d'une traversée de voies, avec signalisation, etc., pour le passage de la nouvelle ligne de Liège à Barchon.

Agrandissement de la rampe de chargement et de déchargement à la station de Visé.

Mise en œuvre : a) d'une liaison de voies en acier neuf à la station de Visé ; b) d'un croisement de voies en acier neuf à la station de Jupille ; c) d'un croisement de voie en acier neuf à la station de Maestricht. Les barrières ordinaires à lisses du passage à niveau n° 12 ont été remplacées par des barrières basculantes avec contrepoids modérateur et à mouvement simultané.

Achat de deux cylindres à vapeur pour machine 7, de deux arbres de frein et de deux sabots de frein en fer pour machines-tramways. — Achat de dix bâches neuves.

Remplacement de bandages en acier Bessemer à 10 paires de roues de tenders ; à 10 paires de roues de voitures et wagons ; de 7 essieux en acier pour voitures et wagons ; de la tôle tubulaire en fer, du faisceau tubulaire en laiton et placement de 4 pièces en fer n° 5 au corps cylindrique de la machine n° 5.

Renouvellement des tôles polies aux caisses des voitures-tramways n° 5 et 6.

Placement de deux injecteurs à la machine n° 3, en remplacement des giffards hors d'usage.

Remplacement complet du faisceau tubulaire en laiton de la machine n° 4 ; remplacement complet du foyer en cuivre rouge du faisceau tubulaire en laiton, des entretoises en cuivre rouge de la chaudière n° 13.

Peinture de 46 voitures à voyageurs, de 5 fourgons, de 18 wagons et de 5 machines et tenders.

Réfection de 76 ressorts divers.

Mise en vigueur : 1<sup>e</sup> d'un tarif spécial réduit pour les transports de *houille, coke et briquettes de charbon*, par quantités de 100,000 kilogs ou payant pour ce poids, à destination de certaines stations de l'Est des Pays-Bas ; — 2<sup>e</sup> d'un tarif spécial belge-néerlandais pour les envois de *fers et aciers laminés, non polis (rails, accessoires de rails, bandages de roues, fers battus, poutres, poutrelles, tôles fortes, etc.)*, pour Rotterdam et Amsterdam, à destination des Indes néerlandaises.

Application d'une réduction : 1<sup>e</sup> de 65 centimes par tonne, sur les prix des tarifs exceptionnels des *charbons* expédiés vers les chemins de fer Prince-Henri, Guillaume-Luxembourg et Alsace-Lorraine ; — 2<sup>e</sup> de 40 centimes par tonne, aux transports effectués aux conditions du tarif spécial pour la *houille, le coke et les briquettes de charbon*.

*Malines-Terneuzen.*

Transformation de trois loges de garde en maisonnettes.

Installation d'un réservoir pour l'alimentation des locomotives à Willebroeck.

Installation d'un tour à cylindrer et fileter, avec accessoires.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur de la Société, pour le transport des *marchandises*.

*Nord Belge.*

I. Ligne de Liège-Givet.

*Kilomètres 0 à 107.* — Établissement de disques à distance pour couvrir la traversée des voies du Nord Belge par la voie étroite du charbonnage des Bons Buveurs à Jemeppe. —

Établissement d'un fossé maçonné au côté gauche de la ligne dans la tranchée de Montegnée. — Installation du block-system entre Anhée et Dinant et mise en service à double voie du tronçon commun avec l'État Belge. — Remplacement par des barrières roulantes en fer des barrières à lisses des passages à niveau n° 35, 91 et 101. — Agrandissement de la maison du garde du passage à niveau n° 93 et construction d'un puits et d'un cabinet d'aisances. — Construction d'un four à cuire le pain pour l'aubette du garde du passage à niveau n° 99.

*Longdoz.* — Restauration, par le procédé de fluation, des parties en pierre tendre du bâtiment des voyageurs et de ses annexes. — Installation de deux prises d'eau pour le lavage des voitures.

*Ougrée.* — Installation d'une voie de débord.

*Tilleur.* — Relèvement des voies principales affaissées par suite des travaux souterrains des charbonnages.

*Plémalle-Haute.* — Remaniement et amélioration des relations entre les voies.

*Ampsin.* — Construction d'un portique pour les voyageurs. Amélioration des installations du service local et établissement d'une bande de pavage de 4 mètres de largeur dans la cour aux marchandises.

*Huy.* — Établissement d'un magasin d'huiles et de déchets dans la remise des machines.

*Andenne.* — Établissement d'un poste d'enclenchements à 10 leviers et de signaux d'arrêt à la traversée des voies principales par la voie étroite d'Andenne à Eghezée.

*Namèche.* — Établissement d'une voie de dépôt de wagons. — Allongement du quai de droite et construction d'un portique.

*Lustin.* — Agrandissement de la surface horizontale du quai et établissement d'une rampe pavée.

*Dinant.* — Pose de la seconde voie principale entre Dinant et Anscremme. — Modification de l'entrée en gare et installation complémentaire de signaux et enclenchements à la cabine n° 2 en vue de la réception des trains de la ligne de Rochefort.

*Waulsort.* — Installation d'une manœuvre à distance des aiguilles de dédoublement.

3 voitures de 2<sup>e</sup> classe à 50 places, 8 voitures de 3<sup>e</sup> classe à 60 places à frein à vide et 2 voitures de 3<sup>e</sup> classe pour trains légers avec appareils de chauffage au thermosiphon, ont été construites en remplacement de 6 voitures de 2<sup>e</sup> classe et de 7 voitures mixtes hors d'usage. 4 voitures de 1<sup>re</sup> classe ont été transformées en voitures mixtes de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe.

La caisse de 10 fourgons à marchandises de 8 tonnes a été reconstruite dans un nouveau type.

50 wagons caisse fixe 10 tonnes, grande contenance, ont été construits en remplacement de 3 wagons 6 tonnes et de 47 wagons 10 tonnes démolis pour vétusté.

20 wagons fermés et à bestiaux, 10 tonnes sur châssis de 6 mètres de longueur ont été construits en remplacement d'un même nombre de wagons fermés 10 tonnes arrivés à la limite d'usure.

## II. Ligne de Charleroi-Erquelinnes.

*Marchienne-Zone.* — Installation d'une borne-fontaine avec raccord d'incendie.

*Saint-Martin.* — Construction d'une étuve à sécher les bois. Séparation par une cloison transversale, d'une des salles des dortoirs affectés aux agents des trains.

*Landelies.* — Installation de serrures Bouré.

*Hourpes et Zone.* — Allongement des quais d'arrêt des trains-tramways.

*Lobbes.* — Allongement de 24 mètres de la voie de manœuvre qui commande les garages.

*Solre-sur-Sambre.* — Établissement d'une nouvelle voie de débord. Carrelage du quai principal du bâtiment principal.

*Erquelinnes.* — Allongement de la voie d'évitement. Installation d'une voie pour grue de 2 T. Établissement d'une guérite-latrines pour les agents des services électriques. Guérite pour les mécaniciens. Remplacement, par une clôture en vieilles traverses, de la clôture en treillage

des chemins d'accès au logement du chef de gare. Travaux du raccordement Legrand et Jeannesson.

Le frein à vide a été appliqué à 2 machines à marchandises Engerth à 4 essieux.

Application du frein Westinghouse à 6 machines-tenders pour trains-tramways.

Application d'une brosse de contact avec sifflet électro-automoteur à 7 machines-tenders pour trains-tramways, 3 machines à marchandises à 3 essieux couplés, 4 machines à marchandises Engerth à 4 essieux couplés et à 14 machines à marchandises type Nord à 4 essieux couplés.

Application d'un écran à l'arrière de 5 machines-tramways.

### III. Ligne de Mons-Hautmont.

*Frameries.* — Agrandissement du bureau petite vitesse. Allongement de 2 locaux pour le service médical dans les bâtiments des bureaux de la traction. Allongement de la voie du pont tournant pour desservir le magasin des travaux. Installation de serrures Bouré au garage du temple.

*Genly.* — Allongement des quais.

*Quévy.* — Allongement du quai de gauche et fermeture partielle du hangar de transbordement. Installation d'un nouveau puits destiné à fournir de l'eau potable.

Le frein Westinghouse a été appliqué à une machine à voyageurs, ainsi que la brosse de contact avec sifflet électro-automoteur.

Application d'une brosse de contact avec sifflet électro-automoteur à une machine à marchandises à 4 essieux.

Application du graisseur de cylindres système Powelt à une machine à marchandises à 4 essieux couplés.

\* \*

Installations de poêles-calorifères dans les fourgons des trains de marchandises, sur la ligne de Liège à Givet.

Création : 1<sup>o</sup> d'un deuxième train de luxe hebdomadaire rapide, entre Paris et S<sup>t</sup>-Pétersbourg ; — 2<sup>o</sup> d'un train direct circulant les dimanches et les jours de fête, pendant toute la durée de l'Exposition de Bruxelles, entre la ligne de Namur à Hastière et Bruxelles, avec relèvement, à Namur, de la correspondance d'un train nouveau venant de Liège-Longdoz ; — 3<sup>o</sup> d'un train de Mons vers Frameries.

Mise en correspondance : 1<sup>o</sup> à Namur, du train express N° 112 avec le train N° 1193 pour Bruxelles et avec le train N° 1455 pour Tirlemont ; — 2<sup>o</sup> à Mons, du train N° 1551 avec un nouveau train pour Bruxelles (Midi) ; — 3<sup>o</sup> à Frameries, du train N° 1563 avec un autre venant de Maubeuge.

Arrêt : 1<sup>o</sup> du train N° 5 à Namèche ; — 2<sup>o</sup> du train-tramway N° 60 à Hermalle et à Ampsin, les dimanches et les jours de fête ; — 3<sup>o</sup> du train N° 158, à Houpres et à Fontaine-Valmont, — 4<sup>o</sup> du train N° 143 à Erquelinnes-Village.

Désignation de 22 trains et trains-tramways pour desservir la halte de Sclessin.

Introduction de deux suppléments aux conditions réglementaires pour le transport des *voyageurs, bagages et chiens*, en service intérieur de la Compagnie.

Mise en vigueur d'un nouveau barème des prix à percevoir, en service intérieur de la Compagnie : 1<sup>o</sup> pour le transport des *voyageurs* ; — 2<sup>o</sup> pour les *abonnements généraux des voyageurs*.

Extension, à la section d'Yvoir à Givet, de la distribution *d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers*.

Octroi d'une réduction de prix de transport aux *élèves de l'école des mousses d'Ostende*.

Application, en service intérieur de la Compagnie, du barème des prix en vigueur pour le transport des *bagages* sur le réseau de l'Etat belge.

Mise en vigueur : 1<sup>e</sup> d'un nouveau tarif pour les formalités en douane concernant les marchandises, animaux vivants, etc., à transporter en service intérieur de la Compagnie ; — 2<sup>e</sup> d'un tarif à prix réduits, en faveur des matériaux d'empierrement destinés aux chemins vicinaux d'intérêt agricole.

Publication d'un nouveau tarif exceptionnel provisoire n° 6 (*houille, coke et briquettes de charbon* expédiés des gares charbonnières belges vers certaines stations du nord de la Belgique).

Abaissement à 48, à 96, à 156 et à 192 tonnes, des tonnages respectifs de 50, de 100 de 160 et de 200 tonnes fixés par certains tarifs spéciaux applicables en service mixte.

Réduction de 65 centimes par tonne, des taxes pour le transport des *houilles* et *cokes* de Belgique vers le grand-duché de Luxembourg.

#### *Taviers-Embresin*

Réfection complète d'une des voies à grande section dans la gare de transbordement de Noville-Taviers.

Réparation de la locomotive n° 354.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport, en service intérieur, des voyageurs, bagages et marchandises de toute nature.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur pour le transport des voyageurs, bagages et marchandises.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial provisoire pour le transport des marchandises de la 4<sup>me</sup> classe.

Application, à titre provisoire, d'un tarif spécial très réduit pour le transport des betteraves.

#### *Termonde-Saint-Nicolas.*

Achèvement complet de la substitution des rails en acier aux rails en fer, en remplaçant 3,612 mètres de rails en fer par des rails en acier de 38 kilogrammes.

Remplacé 3,960 billes en chêne.

Réfection et renouvellement du ballast de la ligne, utilisé 4,500 tonnes de cendrées.

Placé une grille en fer forgé à l'entrée de la cour à marchandises à Saint-Nicolas (ouest).

Clôture en lattis de la halte de Sombeké.

Renouvellement et réparation des barrières et clôtures depuis Hamme jusqu'au raccordement de Gremberghen.

Renouvellement et réparation des sémaphores et de tous les signaux des stations.

Renouvellement des longrines et remplacement des rivets défectueux au pont sur la Durme à Hamme.

Remplacement des rails défectueux en fer des voies de tous les systèmes.

Placement, sur toute la ligne, de rondelles à ressort système Grover.

Agrandissement des bureaux de la station de Hamme.

Travaux de réparation et de peinturage à toutes les maisonnettes des gardes barrières et aux cabines des signaleurs.

Placement d'une machine verticale, détente Meyer, force 25 chevaux.

Placement d'une chaudière Field, force 25 chevaux.

Placement d'un tour à reprofiler et d'un second tour à fileter.

Peinturage et réparation de 6 locomotives, 4 fourgons, 15 voitures et 50 wagons.

Commande de 10 nouveaux wagons laine et coton.

Études pour l'installation de l'éclairage électrique de la station de Saint-Nicolas et de ses dépendances, ateliers de réparation, place de stationnement et accès.

Réduction du prix des abonnements scolaires de 2<sup>me</sup> classe.

Octroi d'une réduction de tarif de 50 p. c. aux gendarmes voyageant en bourgeois.

Remplacement, au point d'arrêt de Sombieke, des coupons passe-partout par des billets de voyageurs système Edmondson.

Introduction de deux suppléments au tarif intérieur pour le transport des *voyageurs* et des *bagages*.

Affranchissement, au moyen de timbres adhésifs, des « *petits paquets* » de dix kilogs et moins.

Déclassement de diverses marchandises en services mixtes et internationaux.

Publication d'un nouveau livret réglementaire pour le transport, en service intérieur de la Société, des *marchandises, tapissières*, etc.



$\frac{\Lambda}{(101)}$

[ N° 160. ]

**ANNEXES  
DE LA PARTIE A.**

## ACTIF.

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

	SOMMES TOTALES.
Capital utile de premier établissement.	
Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement . . . . .	1,133,569,617 73
Acquisition du matériel de traction et de transport, outillage, camions, etc., pour l'ensemble du réseau. 280,795,192 30	1,461,434,198 27
Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,388 24	327,884,580 34
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (¹) . . . . .	11,090,458 79
Approvisionnements en dépôt (²) . . . . .	20,520,620 51
Recettes brutes de l'exploitation. . . . .	5,948,670,061 00
Intérêts en compte-courant.	
des recettes nettes de l'exploitation. . . . .	50,970,742 51
des soldes annuels accumulés . . . . .	152,901,621 63
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer. (Voir tableaux III et VIII.) . . . . .	165,872,584 14
	5,245,011 93
	5,610,633,595 63
Ensemble. . . . . fr.	

(¹) Voir annexe VIII.

(²) — annexes XVIII et XXVIII.

## ACTIF.

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

	SOMMES TOTALES.
Capital utile de premier établissement.	1,461,434,108 27
Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement . . . . .	1,133,509,617 73
Acquisition du matériel de traction et de transport, outillage, camions, etc., pour l'ensemble du réseau. 280,795,192 50	327,884,580 54
Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,588 24	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1). . . . .	11,090,458 79
Approvisionnements en dépôt (2) . . . . .	29,520,620 51
Recettes brutes de l'exploitation. . . . .	5,948,670,061 90
Intérêts en compte-courant.	163,872,504 14
des recettes nettes de l'exploitation. . . . .	50,970,742 51
des soldes annuels accumulés . . . . .	132,901,621 63
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer. (Voir tableaux III et VIII.) . . . . .	5,245,911 93
Ensemble: . . . . fr.	5,619,653,595 63

(1) Voir annexe VIII.

(2) — annexes XVII et XXVIII.

l'origine jusque fin 1897.

PASSIF.

	SOMMES TOTALES.
Dotation pour amortissement dont le Trésor a disposé . . . . .	91,876,019 40
Reste à amortir (tableau II) . . . . .	1,569,558,178 87
Capital utile, base des charges, non compris de l'amortissement indirect ( <i>voir annexe II</i> ) . . fr. .	1,481,434,198 27
Intérêts et amortissement (¹) . . . . .	1,545,614,852 12
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (¹) . . .	194,446,626 45
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (¹) . . . .	11,524,058 85
Sommes liquidées en exécution d'un arrêt en date du 26 avril 1885, au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (¹) . . . . .	1,659,518 57
Dépenses d'exploitation (annexe VIII) . . . . .	2,510,720,268 77
Intérêts { des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails. bonifiées au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances . . . . .	548,125 87      2,624,841 08 2,076,715 21
Total du passif. . . . fr. .	5,528,005,224 07
Pour balance. { Parachèvement sur compte d'exploitation. . . . 11,090,458 79 Renouvellement des approvisionnements liquidés à charge des budgets annuels . . . . . 29,530,620 51      130,580,848 50 Soldes actifs { en caisse, fin 1897. . . . . (²) 89,969,789 20      291,628,571 56 accumulés (ann. IX)      intérêts en compte courant . . . . . (³) 161,247,525 06	
Ensemble. . . . .	5,619,653,595 63

(1) Voir annexe IXbis.

(2) Il a paru raisonnable de ne plus renseigner distinctement les pensions au passif, parce qu'il s'agit de dépenses liquidées à charge du budget de la Dette publique, et n'affectant pas le bilan qui est basé sur les recettes nettes, défalement faite des dépenses d'exploitation, afin de faire ressortir le bénéfice réel. Celui-ci étant ainsi établi au montant de fr. 89,969,789-20, il suffit d'en distraire le montant des pensions acquittées jusque fin 1897, — et s'élevant à fr. 9,484,888, — pour obtenir les encaisses accumulées, soit fr. 80,484,789-20 disponibles après que le Trésor a fait face aux charges des capitaux.

(3) (Actif) 163,872,564-14 — (Passif) 2,624,841-08 = 161,247,525-06.

## ACTIF.

## N° II. — Compte de premier établissement, lignes

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
<i>A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :</i>	
<i>a) Lignes en exploitation . . . . .</i> fr. 388,513,991 76	
<i>b) — en construction (voir p. 43) . . . . .</i> 9,462,842 08	404,210,653 27
<i>c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif). . . . .</i> 6,233,819 43	
	<b>572,004,643 81</b>
<i>B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :</i>	
<i>a) Lignes en exploitation . . . . .</i> fr. 456,009,424 40	467,793,992 54
<i>b) Parachèvement y relatif . . . . .</i> 11,784,868 44	
<i>C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :</i>	
<i>a) Prix des lignes rachetées . . . . .</i> fr. 435,438,677 46	
<i>b) Parachèvement y effectué par l'Etat. . . . .</i> 70,451,501 99	505,590,179 45
<i>D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes. . . . .</i>	<b>10,478,832 74</b>
<i>E. Intérêts intercalaires des capitaux :</i>	
Report dos années antérieures (2). Lignes en exploitation . . . . . fr. 48,970,473 72	
	Lignes en cours d'exécution . . . . . 356,996 41
	Travaux en cours d'exécution . . . . . 435,479 26
	Lignes livrées à l'exploitation. . . . . fr. 2,166 08
	Lignes en cours d'exécution. . . . . 268,431 92
Pour l'année 1897 (3). Travaux livrés à l'exploitation. . . . . 68,084 49	270,298 >
	Travaux en cours d'exécution. . . . . 283,053 42
	621,435 61
<i>F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. . . . .</i>	<b>40,399,584 92</b>
<i>G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau. . . . .</i>	<b>14,729,052 22</b>
<i>H. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.</i>	
Commandé par l'Etat. . . . . fr. 260,793,192 30	
Repris aux compagnies. . . . . 67,071,388 24	327,864,580 54
Total du capital de premier établissement . . . . . fr.	<b>1,488,450,342 38</b>

(1) Y compris 12,500,000 francs, restant dus pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise.

(2) Voir annexe II, C. R. de 1896.

(3) Voir détails, annexe V.

*exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1897.*

PASSIF.

			CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement du capital utile.	{ à 4 p. c. jusqu'au 31 décembre 1886 (1) . . . . . fr. 43,640,992 21 { à 3 1/2 p. c. { des capitaux unifiés fin 1886, soit { 46,395,750 76 { à partir de 1887 (2) . . . . . { à 3 1/2 p. c. des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation depuis 1887 . . . . . 4,839,276 43		91,876,019 40
Amortissements indirects.*	Aliénations d'immeubles . . . . . fr. (3) 4,123,774 32 Participation des villes dans divers travaux . . . . . 391,181 88 Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond . . . 1,361,892 99	(*) 6,233,819 43	
Travaux abandonnés.	Anvers à Tilbourg . . . . . 278,449 44 Wavre à Jodoigne . . . . . 78,524 40		
Ensemble des amortissements . . . . .	.fr. 98,109,838 83		
Reste à amortir.	Lignes en exploitation (4) . . . . . Lignes en construction . . . . . fr. 9,462,842 08 Travaux d'extension en cours d'exécution. 40,012,786 72	1,369,358,158 87 19,473,628 80 (*) 20,482,294 68	
Intérêts intercalaires (624,220-21 + 382,445-67). . . . fr.	4,006,665 88		
Total égal à l'actif . . . fr.	1,488,150,312 38		

(1) Annexe n° 4 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.

(2) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.

(3) Dont fr. 5,914,364-23 (comprenant fr. 49,383-57 pour 1897) à l'intervention de l'administration des domaines et fr. 209,309-57 représentant la valeur des immeubles cédés à l'administration des télégraphes.

(4) Cette somme est déduite, annexe VI, pour établir le capital utile servant de base aux charges d'intérêt et d'amortissement.

(5) En y ajoutant fr. 91,876,019-40 d'amortissement, on obtient fr. 1,484,454,194-27, montant du capital utile.

(6) Voir annexe V.

## A

( N° 160. )

( 106 )

## DOIT.

## N° III. — COMPTE DE

Depenses budgetaires de 1897.	Services communs. . . . .	fr. 1,767,460	»
	Voies et travaux { entretien, surveillance, etc. . . . .	21,106,455	46
	construction de lignes et travaux . . . . .	128,124	54
	Traction et matériel . . . . .	46,637,690	»
	Exploitation. . . . .	26,329,840	»
	Perception et contrôle des recettes et des matières. . . . .	2,451,980	»
	Renouvellement exceptionnel du matériel (lois des 29 décembre 1897 et 9 mai 1898) rattaché au budget de 1897 . . . . .	3,387,210	»
	Credits supplémentaires } pour l'exercice 1896 . . . . . fr. 490,000	»	700,753
	rattachés au budget de l'exercice 1897 } pour exercices clos ou périodes. . . . .	210,753	»
	Déférence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1896, et le montant des dépenses effectives (91,628,931-50 — 91,628,780 ») . . . . . fr.	151	55
	Ensemble . . . . .	102,209,664	55
	A deduire :		
	Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme reportée au capital . . . . .	128,124	54
	Reste. . . . .	102,081,540	04
	Balance recettes nettes de l'exploitation (voir page 4) . . . . .	68,331,487	84
	Fr	170,412,727	85

## N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dettes unifées au 31 decem- bre 1886.	Capital réglé . . . . .	{ Interêts. . fr. 40,664,874	43
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière	{ Amortissem. 4,942,555	25
		d'Anvers à la frontière	{ Interêts. . . 422,792	13
			{ Amortissem. 37,343	45
		Capital dépensé depuis 1887 . . .	{ Interêts. . . 6,563,200	49
			{ Amortissem. 364,919	23
			6,928,419	42
		Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . fr.	5,282,707	09
		Loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale . . . . .	219,600	»
		Interêts du loyer et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps . . . . .	49,405	94
		Interêts du chef d'avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails . . . . .	17,800	»
		Total du débit. . . . .	58,864,697	74
Solde pour balance . . . . .		{ Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (*) . . . . .	89,969,789	20
		{ Intérêts en compte courant (*) . . . . .	161,247,623	06
			Fr.	309,781,909
				97

(1) Voir page 4.

(2) Voir pages 5 et 6 (actif 163,872,364-14, passif 2,624,841-08)

## L'EXPLOITATION. — Exercice 1897.

AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs . . . . .	fr. 87,160,274 65	
	Tickets d'entrée dans les stations . . . . .	197,517 »	
	Bagages . . . . .	1,877,608 43	
	Petites marchandises. . . . .	41,033,038 33	
	Grosses marchandises . . . . .	94,778,292,59	170,343,000 37
	Finances . . . . .	282,868 27	
	Équipages . . . . .	69,849 43	
	Chevaux et bestiaux . . . . .	1,725,807 91	
	Produits extraordinaires . . . . .	3,219,744 06	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le Département des Finances pour compte du Chemin de fer . . . . . fr.			67,727 48
			Fr. 470,412,727 85

## Exercice 1897. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1896 . . .	{ De l'encaisse de l'exploitation <sup>(1)</sup> . . . . fr. 80,136,693 43	232,438,845 16
	Des intérêts en compte courant. . . . . 152,302,272 03	
Intérêts à 3 $\frac{1}{2}$ p. c. des soldes accumulés . . . . .		7,828,733 16
Recettes nettes de l'exploitation, libres pour les charges du capital (voir p. 4). fr. 62,828,880 75		63,962,898 62
Intérêt de ces recettes nettes. . . . . 1,134,017 87		
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dues aux sociétés. . . . . 5,502,307 09		5,581,413 03
Intérêts de ces sommes. . . . . 49,406 94		
		Total . . . fr. 309,781,909 97

(1) Si, de part et d'autre, on retranche les intérêts de banque, le compte financier se clôture par fr. 148,467,780-97, représentant les sommes mises à la disposition du Trésor pour : faire face aux charges (fr. 82,993,684-68) et payer les parts de recettes et le loyer attribués aux sociétés dont l'État exploite les lignes (fr. 5,502,307-09). L'encaisse libre au 31 décembre 1897, qui s'élève à fr. 89,969,789-20 est réduite à fr. 80,484,901-20, si l'on en déduit fr. 9,484,888 », montant des pensions payées à charge du budget de la Dette publique aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer (voir note (2) page 103).

## N° V. — Exercices 1897 et antérieurs. — Application des

SITUATION FIN 1896 ET ANNÉES ANTÉRIEURES à reporter à l'exercice 1897 (voir C.R. 1896, ann. XII).			TRAVAUX EN		
DÉPENSES.	INTÉRÊTS intercalaires.	TOTAL.	DÉPENSES.	des sommes engagées fin 1896. (3 1/2 p. c.)	Intérêts inter-
1	2	3	4	5	
<b>I. Lignes nouvelles.</b>					
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet, entre Anseremme et Yvoir.					
2,029,509 50	197,080 62	2,226,589 92	679,181 58	77,930 65	
Raccordement d'Anhée vers Yvoir . . . . .					
Gedinne à Houyet . . . . .	960,150 45	57,982 95	998,115 40	2,161,179 85	34,935 97
Saint-Aubin à Florennes (État) . . . . .	22,099 50	1,058 69	23,158 19	22,107 11	809 84
Ciney à Yvoir . . . . .	450,151 28	8,957 68	459,108 96	745,072 89	16,068 81
Willyck à Bruxelles . . . . .	1,645,720 53	110,436 20	1,754,185 53	207,502 49	61,596 49
Blaton à Quevaucamps (2 <sup>e</sup> section) . . . . .	21,250 10	908 12	22,158 22	83,967 25	451 75
Schaerbeek à Hal. . . . .	52,694 14	372 15	53,266 29	365,081 36	1,164 52
Mons à Boussu. . . . .	»	»	»	146,405 »	»
<b>Totaux du § I. . . fr.</b>	<b>5,159,544 10</b>	<b>588,906 41</b>	<b>5,816,540 51</b>	<b>4,408,495 31</b>	<b>192,785 85</b>
En ajoutant aux sommes engagées, en 1897, celles afférentes à 1896 (col. 1, 2 et 3). . . . .				5,159,544 10	380,996 41
et en déduisant le coût de la ligne de Blaton à Quevaucamps (2 <sup>e</sup> section), livrée à l'exploitation en 1897 (col. 1 et 4), et les intérêts intercalaires (col. 2 et 7). . . . .				9,368,059 41	549,752 24
la situation fin 1897 à reporter en 1898 est, comme ci-contre, de . . . . . fr.				105,197 55	»
<b>II. Bâtiments de stations, gares couvertes, ateliers, hangars, loges de gardes route, etc., etc. (C.R. 1896, p. 15.) . . . . .</b>	<b>8,067,862 24</b>	<b>154,479 26</b>	<b>8,202,541 50</b>	<b>9,462,842 08</b>	
<b>Totaux du § II. . . fr.</b>					
En ajoutant aux sommes engagées en 1897 celles afférentes à 1896 (col. 1, 2 et 3), soit. . . . .				3,800,579 45	249,650 97
et en déduisant pour travaux livrés à l'exploitation { 1896 . . . . . 2,104,968 95 en 1897, les sommes dépensées en { 1897 . . . . . 1,750,486 04				8,067,862 24	154,479 26
la situation fin 1897 à reporter en 1898 est, comme ci-contre, de . . . . . fr.				15,868,241 69	584,110 23
<b>III. Voies de garage et de manœuvre, appareils de sécurité et d'éclairage, matériel fixe de la roche, rampes de chargement, pavage, etc., entumés et livrés en 1897 et entrés d'emblée dans le capital utile . . . . .</b>				5,855,454 97	»
<b>Totaux du § III. . . fr.</b>					
8,525,283 15				10,012,786 72	
<b>IV. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes et gros outillage des ateliers de réparation, etc., livrés en 1897 et entrés d'emblée dans le capital utile . . . . .</b>					
<b>Totaux du § IV. . . fr.</b>				8,525,283 15	»
14,180,536 28					
<b>V. Transfert, pour ordre, au compte de 1<sup>er</sup> établissement, de dépenses liquidées à charge du budget ordinaire, pour études et surveillance des travaux en construction et incombant à ce compte. . . . .</b>				128,124 54	»
<b>Totaux du § V. . . fr.</b>					
<b>Ensemble. . .</b>					
<b>Report du capital de 1<sup>er</sup> établissement fin 1896 . . . . .</b>				33,042,840 73	442,586 80
<b>Capital de 1<sup>er</sup> établissement fin 1897 . . . . .</b>				1,455,024,084 65	»
				1,468,086,923 58	»

## RÉCAPITULATIF

Totaux du § I. . . . . fr.	4,408,495 31	192,785 83
— § II. . . . .	3,800,579 45	249,650 97
— § III. . . . .	8,525,283 15	»
— § IV. . . . .	14,180,536 28	»
— § V. . . . .	128,124 54	»
<b>Ensemble. . .</b>	<b>33,042,840 73</b>	<b>442,586 80</b>
<b>Report du capital de 1<sup>er</sup> établissement fin 1896 . . . . .</b>	<b>1,455,024,084 65</b>	<b>»</b>
<b>Capital de 1<sup>er</sup> établissement fin 1897 . . . . .</b>	<b>1,468,086,923 58</b>	<b>»</b>

(1) En cours d'exécution.

(2) Somme afférente à des travaux commencés antérieurement et mis à fruit en 1897.

intérêts intercalaires aux dépenses de premier établissement.

COURES D'EXÉCUTION EN 1897			DÉSIGNATION		INTÉRÊTS	TOTAL.
des sommes dépensées en 1897. (175 p. c.)	ENSEMBLE.	TOTAL.	des TRAUVAX. — SECTIONS EN CONSTRUCTION FIN 1897.	DÉPENSES. (Col. 1 et 2.)	intercalaires. (Col. 2 et 7.)	'Col. 3 et 8.)
6	7	8	9	10	11	12
11,883 67	89,816 52	768,997 70	Anseremme à Yvoir en com- munauté. Raccordement d'Anhée vers Yvoir.	2,708,690 68	286,896 94	2,995,587 62
57,820 65	72,734 62	2,255,954 47	Gedinne à Houyet . . . . .	5,124,510 50	110,737 57	5,235,047 87
586 87	1,196 71	25,505 82	Saint-Aubin à Florennes (État)	14,206 61	2,253 40	16,442 01
13,152 59	29,221 20	772,294 00	Ciney à Yvoir . . . . .	1,195,224 17	38,178 88	1,231,403 05
5,651 29	63,027 78	272,350 27	Willyck à Bruxelles . . . . .	1,851,231 82	175,485 98	2,026,715 80
1,714 55	2,166 08	86,155 51	Blaton à Quevaucamps 2 <sup>e</sup> sec- tion .			Livrée à l'exploitation le 1 <sup>er</sup> août 1897.
6,588 92	7,535 24	572,634 60	Schaerbeek à Hal. . . . .	597,775 50	8,125 59	405,900 89
2,562 05	2,562 05	148,965 05	Mons à Boussu. . . . .	148,105	2,362 03	148,965 05
77,512 17	270,298 »	4,678,795 51				
»	536,996 41	5,516,540 31				
77,512 17	627,294 41	10,105,535 82				
»	5,074 20	108,271 55				
	621,220 21	10,087,062 29	Totaux conformes. . .	9,462,842 08	624,220 21	10,087,062 29
70,873 15	285,055 12	4,352,916 55	Solde de 1896 . . . . .	5,962,805 51	99,592 55	6,062,285 86
50,655 51	68,084 49	1,818,570 55	Dépenses de 1897. . . . .	4,049,893 41	283,035 12	4,532,946 53
101,506 64	551,157 61	6,151,517 06				
»	154,479 26	8,202,541 50				
101,506 64	483,616 87	14,555,858 56				
»	103,171 20	5,958,626 17				
	582,446 67	10,593,252 59	Totaux conformes. . .	10,012,786 72	582,445 67	10,595,252 59
»	»	8,525,285 15				
»	»	14,180,556 28				
»	»	128,124 54				

#### TULATION.

77,512 17	270,298 »	4,678,795 51
101,506 64	551,157 61	6,151,517 06
»	»	8,525,285 15
»	»	14,180,556 28
»	»	128,124 54
179,048 81	621,455 61	35,664,276 54
»	10,161,951 59	1,154,486,036 04
»	20,085,587 »	1,488,150,312 58

## N° VI. — Détermination du capital utile fin 1897.

Montant du capital de premier établissement fin 1897 (ann. II). . fr.	4,488,150,312 38	Capital utile clôturent les écritures de 1896 . . . . .	1,434,552,921 17
<b>A déduire :</b>			
<b>A. — Les dépenses pour travaux non encore mis à fruit, savoir :</b>			
1º Lignes en voie de construction :		<b>A ajouter :</b>	
a) Solde fin 1896 (ann. V) déduction faite du coût de la section de Blaton à Quevauchamps livrée en 1897 . . . . . 5,408,268 98		A. Ligne de Blaton à Quevauchamps (2 <sup>e</sup> section) livrée à l'exploitation le 1 <sup>er</sup> août 1897 (ann. V, § I) . . . . .	108,271 53
b) Dépense effective en 1897. . . . . 4,408,493 31		B. Travaux d'extension mis à fruit dans le courant de l'année 1897 (ann. V, § II) . . . . .	3,988,626 17
2º Travaux divers en cours d'exécution :		C. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc., (ann. V, § III) . . . . .	8,535,988 15
a) Solde fin 1896 (ann. V) déduction faite du coût des travaux livrés en 1897 . . . . . 4,243,715 33		D. Matériel de traction et de transport, machines, outillage des ateliers, etc. (ann. V, § IV) . . . . .	15,180,586 28
b) Dépense effective en 1897. . . . . 5,800,379 43		E. Traitements transférés du budget ordinaire . . . . .	428,124 51
3º Les intérêts intercalaires afférents à l'exercice 1897 (ann. II) . . . . . 621,438 61		Total . . . . .	1,461,483,784 84
Ensemble. . . . . 20,482,994 68		<b>A déduire :</b>	
B.—Les alienations d'immeubles, subsides de villes, etc. { fin 1896 : 6,214,232 86 } { en 1897 : 19,586 57 } (voir détails à l'ann. II). . . . . 6,233,819 43	26,716,114 11	Les amortissements indirects de 1897 (voir ci-contre) . . . . .	49,586 57
Reste pour le capital utile fin 1897. . . fr.	1,461,434,498 27	Reste pour le capital utile fin 1897. . . fr.	1,461,434,498 27

N° VII. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux nos IV, IX et IX<sup>bis</sup>.

	<b>1890.</b>	<b>1891.</b>	<b>1892.</b>	<b>1893.</b>	<b>1894.</b>	<b>1895.</b>	<b>1896.</b>	<b>1897 (approximatif).</b>
Recettes brutes . . . . .	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,349 80	145,609,996 07	152,974,889 48	154,467,350 51	160,434,763 26	170,412,727 85
Intérêts des soldes actifs accumulés (a) . .	4,510,867 62	4,836,354 42	5,192,921 89	5,502,415 47	6,026,904 44	6,630,382 25	7,442,856 96	7,828,733 46
Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (a).	993,980 04	1,016,916 09	998,140 94	1,110,956 75	1,152,833 68	1,109,780 46	1,207,532 »	1,183,423 81
Ressources totales. . .	146,755,666 73	148,669,826 03	146,217,412 63	152,223,367 99	160,154,624 »	162,207,513 22	168,785,152 22	179,424,584 82
Dépenses d'exploitation. . . . .	84,045,523 46	84,924,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39	90,436,312 48	90,757,305 51	102,081,540,04
Charges { Intérêts à 3 1/2 p. c. . . . .	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,614 71	45,232,401 51	45,736,040 23	46,236,214 57	47,050,995 93	47,650,866 75
des capitaux } Amortissement progressif.	3,995,658 65	4,169,474 46	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,360 41	4,909,833 04	5,128,408 25	5,344,817 93
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes.	5,076,415 53	5,153,667 94	4,995,228 91	5,289,256 27	5,299,397 30	5,303,113 98	5,509,680 33	5,502,307 09
Intérêts de parts des recettes et de redevance (a) . . . . .	46,603 51	47,282 09	45,895 75	48,468 49	47,330 48	47,363 »	49,470 45	49,405 94
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails (a).	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »
Annuités de pensions . . . . .	464,579 »	482,550 »	509,296 »	533,238 »	561,209 »	615,012 »	675,629 »	724,413 »
Dépenses totales. . .	137,456,052 47	138,482,475 75	137,374,747 34	137,238,054 44	142,912,306 84	147,565,378 77	149,188,689 47	161,370,250 72
Solde (excédent) . . . . .	9,299,614 56	10,187,680 28	8,842,665 29	14,985,313 55	17,242,347 49	14,642,134 45	19,596,462 76	18,054,334 10

Excédents annuels, non compris les intérêts flottifs, en compte courant, repris sous les lettres (a) et sans tenir compte des pensions qui ne figurent pas dans le budget de l'exploitation. . . . .

4,324,449 41	4,881,712 46	3,924,294 21	8,971,148 12	10,688,621 85	7,581,846 74	11,988,373 24	9,833,496 07
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------	---------------	--------------

( 11 ) A

[ N° 160. ]

N° VIII. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION. basés sur les recettes et les dépenses de l'exploitation.

ANNEXE	longueur moyenne des lignes exploitées	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes disponibles pour intérêts et amortissement des capitaux	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation
		RECETTES des transports et produits extraordinaires	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (1)		DÉPENSES budgettaires	A DEDUIRE frais de parachevement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites	
1835	13 5	248,907 50	365 "	100,515 06	168,847 44	"	168,847 44	62 68
1838	35 7	925,132 85	461 16	394,458 34	431,135 67	"	431,135 67	52 22
1837	90 8	1,416,982 94	892 24	277,886 46	1,189,988 72	"	1,189,988 72	83 91
1838	202 6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	"	2,768,616 64	88 69
1839	273 3	4,249,825 04	33 061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	"	3,082,994 23	71 89
1840	324 7	5,335,167 05	20 779 33	2,277,912 30	3 077,994 08	"	3,077,994 08	57 47
1841	310,5	6,126,333 68	53 476 43	1,812,421 14	4,469,357 95	"	4,469,357 95	71 15
1842	398 5	7,458,774 29	43,088 20	3,022,388 18	4,479,471 31	"	4,479,471 31	59 71
1843	485 5	8,994,439 33	31,382 54	3,614,967 35	5,393,851 52	"	5,393,854 52	59 73
1844	559 6	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,017 03	"	5,977,027 03	53 14
1845	559 8	12,401,710 22	19,091 99	6,114,405 06	6,306,285 15	"	6,306,285 15	50 07
1846	559 8	13,572,573 03	20 998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 "	7,069,950 78	52 14
1847	560 6	14,616,735 62	79,652 48	5,74,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,470 92	61 36
1848	594 9	12,217,775 61	75,050 68	3,415,313 82	8,557,512 47	254,334 "	8,603,178 47	69 93
1849	614 6	13,241,431 78	50,196 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,352 "	7,984,754 73	60 07
1850	624 6	15,059,316 48	47,270 06	5,911,729 19	9,194,867 19	149,634 "	9,015,233 39	59 88
1851	624 6	16,288,404 87	49,826 62	7,729,389 55	8,608,922 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624 6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,495,317 18	239,596 "	8,255,721 18	47 42
1853	631 4	19,678,225 90	67,613 16	9,732,551 98	10,013,360 03	230,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	636 6	22,667,739 23	80,615 29	11,456,126 03	11,292,418 49	260,480 "	11,031,968 49	48 50
1855	652 4	24,510,116 74	113,626 37	11,561,656 41	11,053,716 70	330,097 50	12,78,119 20	51 69
1856	713 1	24,578,540 18	126,548 44	10,066,800 15	14,638,298 67	311,921 "	14,326,167 67	57 99
1857	741 8	26,507,617 32	91,327 42	11,078,085 93	14,520,838 79	583,081 60	13,937,294 19	54 44
1858	745 7	27,277,926 01	102,880 30	12,418,814 37	14,961,971 94	409,445 "	14,562,526 94	53 15
1859	745 7	28,080,990 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,789 13	424,057 "	14,081,712 13	49 97
1860	747,2	29,681,914 36	83 33 17	14,413,201 05	14,272,614 50	179,095 "	14,093,529 50	47 48
1861	748 6	33,661,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,363,895 81	225,730 "	15,138,181 81	44 88
1862	748 6	12,544,265 76	113,453 61	17,433,165 01	11,208,556 36	283,393 58	14,925,162 74	43 70
1863	745 6	33,868,431 59	107,978 72	18,193,400 61	11,782,963 70	156,319 55	15,676,644 15	45 99
1864	748 6	36,099,602 58	130,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88,065 90	17,284,050 23	47 58
1865	749 2	38,218,780 18	101,866 80	18,667,301 44	10,761,785 54	69,406 33	19,691,879 19	51 25
1866	789 8	38,158,974 30	117,961 61	14,906,820 93	23,400 115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862 7	40,001,391 91	165 163 72	15,95 151 02	21,241,407 65	107,360 "	24,134,018 63	60 08
1868	862 7	41,812,310 98	135 497 58	17,913,739 51	24,074,061 03	72,196 70	24,001,667 35	57 16
1869	862 7	43,387,751 90	122,274 25	18,819,156 58	24,690,772 77	263,830 "	24,416,542 77	56 12
1870	868 7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,509 16	23,974,105 42	30,906 "	23,611,209 42	56 49
1871	1,492 2	66,906,269 29	64,484 47	31,666,772 70	33,303,985 06	296,940 "	33,007 010 06	52 27
1872	1,469 6	69,664,288 46	172,958 04	27,401,109 45	42,618,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871 1	85,822,196 70	153,768 14	23,016,086 13	62,979,378 71	346,516 "	62,610 362 71	72 82
1874	1,925 1	87,160,701 76	125,834 43	26,711,178 12	60,571,364 07	3,4,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,946 5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,915 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,813 38	65 13
1876	2,052 2	90,519,922 84	109,735 42	32,682,773 33	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144 7	90,309,701 84	103,636 99	34,977,222 54	53,436,139 29	203,635 24	50,232,284 03	61 09
1878	2,435 3	97,697,095 92	98,704 68	38,061,757 17	57,773,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552 0	100,085,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	59,997,677 59	55 89
1880	2,724 0	113,785,285 40	88,786 01	45,216,760 01	48,857,314 40	467,530 24	68,189,781 16	58 88
1881	2,869 3	113,395,143 17	102,343 09	41,812,932 11	71,664,554 53	6,8,273 34	71,006 282 51	62 56
1882	3,001 0	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,818,908 32	318,161 8	74,495,748 84	62 42
1883	3,074 1	121,847,633 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,786 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129 0	120,107,201 14	90,285 19	48,368,894 76	71,824,791 77	326,672 33	71,499,119 45	59 49
1885	3,173 1	119,660,431 99	104,474 24	49,710,322 33	70,054,673 30	1,2,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199 0	116,479,611 30	89,887 36	50,612,938 51	65,916,550 15	6,257 20	6,910,292 95	56 56
1887	3,216 6	124,037,764 23	70,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	"	66,689,605 26	53 72
1888	3,216 8	131,522,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971 38 50	"	69,971 328 50	53 16
1889	3,215 4	136,855,899 87	64,714 47	67,705,551 54	74,714,532 50	"	74,714,532 80	54 57
1890	3,243 0	141,190,891 75	60,923 32	57,206,295 61	84,015,523 10	"	84,045,523 46	59 50
1891	3,269 4	142,736,911 33	80,344 49	55,591,041 06	84,224,514 76	"	84,224,514 76	58 97
1892	3,25 8	139,937,101 88	59,247 92	57,545,921 04	84,480,428 76	"	84 480,428 76	58 90
1893	3,278 7	145,57,138 99	61,857 08	64,016,481 38	81,593,514 69	"	81,593,514 69	56 04
1894	3,288 6	152,891,046 50	83,842 38	66,437,119 79	86,537,469 20	"	86,537,469 39	56 57
1895	3,294 8	154,400,287 37	67,003 14	64,031 038 33	90,430,312 18	"	90,430,312 18	58 53
1896	3,330 4	160,347,651 70	57 111 56	69,677,457 76	90,757,305 01	"	90,757,305 01	56 57
1897	3,340 0	170,345,000 37	67 727 48	68,331,187 84	102,081,540 01	102,081,540 01	102,081,540 01	59 00
		3,948,670,061 99	5,245,011 93	1,643,105,703 15	2,310,720,268 77	11,090,438 79	2,299,629,829 98	
		3,938,915,973 92		3,938,915,973 92				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 3,914,564-25, déduite du capital de premier établissement (annexe II), à titre d'amortissement indirect.

(2) Si, pour rendre les résultats comparables, l'on déduit les dépenses exceptionnelles s'élevant à fr. 7,370,616, le coefficient est de 55,58 p. c.

N° IX. — *Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine en faisant entrer en ligne de compte les pensions allouées aux fonctionnaires et agents du chemin de fer de l'Etat.*

## N° IX. — Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine, en faisant entrer en ligne

(Voir annexes n°)

ANNÉES	Longueur moyenne des lignes exploitées.	COMPTÉ D'EXPLOITATION			CHARGES financières. (V. tabl. IXbis.)	RESTE				
		RECETTES brutes. (V. annexe VIII.)	DÉPENSES d'EXPLOITATION.	RECETTES nettes. (V. tabl. IXbis.)		SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.		
						ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	13.5	269,362 50	168,647 44	100,515 06	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"	
1836	35.7	825,594 01	431,135 67	394,458 34	138,336 77	258,121 57	"	325,120 62	"	
1837	90.8	1,417,875 18	1,189,968 72	227,886 46	410,381 01	"	182,491 55	142,626 07	"	
1838	202.6	3,098,357 68	2,704,616 63	329,651 02	1,046,218 61	"	718,567 59	"	573,941 52	
1839	273.3	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 03	1,621,176 10	"	421,283 47	"	995,224 99	
1840	324.7	5,355,946 38	3,077,994 68	2,277,952 30	2,225,152 34	51,799 96	"	913,425 03		
1841	340.5	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,677,871 61	"	665,450 47	"	1,808,875 50	
1842	398.5	7,591,562 48	4,475,374 31	3,022,388 16	3,431,285 50	"	411,897 32	"	2,220,772 62	
1843	485.5	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,640,416 30	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	
1844	559.8	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,413 22	5,834,671 89	"	614,244 17	"	3,846,485 94	
1845	559.8	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	6,168,202 87	"	53,637 81	"	3,000,103 75	
1846	559.8	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 41	6,350,338 56	63,953 58	"	3,834,149 87		
1847	569.6	14,776,388 10	9,501,385 42	5,274,902 68	6,676,448 09	"	1,401,545 41	"	5,235,693 28	
1848	584.9	12,302,826 29	8,857,512 47	3,445,313 82	6,951,615 34	"	3,509,331 52	"	8,745,026 89	
1849	624.6	13,291,528 53	8,164,105 73	5,127,421 80	7,240,770 76	"	2,113,354 08	"	10,858,381 78	
1850	624.6	15,106,596 54	9,194,867 39	5,911,729 15	7,427,237 57	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20	
1851	624.6	16,338,291 49	8,608,922 06	7,729,368 55	7,475,769 42	253,599 13	"	"	12,120,291 07	
1852	624.6	17,408,068 15	8,495,317 18	8,912,750 97	7,518,420 43	1,394,330 52	"	"	10,725,960 55	
1853	631.4	19,745,912 66	10,013,359 08	9,732,551 98	7,749,816 78	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35	
1854	638.6	22,748,574 52	11,291,448 49	11,456,126 03	8,109,331 17	3,346,794 86	"	"	5,390,430 49	
1855	652.4	24,623,943 11	13,058,256 70	11,565,686 41	8,603,103 19	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27	
1856	713.1	24,705,088 82	14,635,288 67	10,066,800 15	8,998,435 85	1,068,364 30	"	"	1,365,482 97	
1857	744.6	25,598,944 74	14,520,838 79	11,078,085 95	9,933,597 02	1,184,188 83	"	"	180,094 04	
1858	745.7	27,380,816 31	14,951,971 94	12,418,834 37	10,099,936 10	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"	
1859	745.7	28,177,569 10	14,505,769 13	13,671,799 97	10,262,210 26	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"	
1860	747.2	29,685,919 55	14,372,624 50	15,413,295 05	10,313,668 64	5,099,626 41	"	10,547,060 35	"	
1861	748.6	33,733,191 66	15,363,955 81	18,369,295 55	10,618,702 20	7,750,593 65	"	18,397,654	"	
1862	748.6	33,661,721 37	15,208,556 36	17,433,165 01	10,821,715 04	6,631,449 97	"	25,020,103 97	"	
1863	748.6	33,976,414 31	15,782,963 70	16,193,450 61	11,261,781 83	6,931,668 78	"	31,980,772 75	"	
1864	748.6	36,329,916 90	17,372,116 15	18,057,800 75	11,651,213 72	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"	
1865	749.2	38,423,646 98	19,761,285 54	18,662,361 44	11,999,149 37	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"	
1866	789.8	38,306,936 "	23,400,115 07	19,996,820 93	12,878,574 88	2,016,236 05	"	47,958,817 90	"	
1867	862.7	40,166,558 67	24,241,467 65	15,925,151 02	13,855,763 58	2,069,387 41	"	50,028,205 34	"	
1868	862.7	41,987,823 56	24,074,064 05	17,913,759 51	14,295,915 57	3,617,813 94	"	53,646,049 28	"	
1869	862.7	43,509,529 65	24,680,372 77	18,829,156 88	14,219,058 85	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	
1870	868.7	45,374,674 58	25,934,105 42	19,440,560 16	14,213,418 25	5,323,150 91	"	63,479,298 22	"	
1871	1,422.2	66,970,759 76	33,303,935 06	31,660,772 70	21,237,722 81	10,429,019 89	"	13,908,348 11	"	
1872	1,459.6	69,837,276 50	42,628,106 65	27,209,169 55	23,205,896 78	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	
1873	1,871.1	85,975,984 84	62,957,378 71	23,018,586 13	31,866,329 37	"	8,867,743 24	69,013,777 94	"	
1874	1,925.1	87,268,542 19	60,575,364 07	26,711,178 12	33,955,419 52	"	7,274,241 40	61,769,536 54	"	
1875	1,966.5	89,293,935 59	58,407,069 68	30,888,925 91	35,601,880 44	"	4,712,954 55	57,056,581 96	"	
1876	2,053.2	90,629,658 26	57,916,882 91	32,682,775 35	36,569,325 97	"	3,585,550 62	53,170,031 34	"	
1877	2,144.7	90,413,361 83	55,436,139 29	34,977,222 54	39,799,122 95	"	4,821,900 41	48,348,130 93	"	
1878	2,435.3	95,795,893 60	57,735,136 43	38,060,757 17	41,931,533 76	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	
1879	2,552.0	100,190,870 33	59,446,768 82	40,744,181 51	43,501,528 23	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"	
1880	2,724.0	113,874,074 41	65,657,314 40	43,216,760 01	46,758,178 11	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"	
1881	2,869.1	113,497,486 96	71,664,554 85	41,832,932 11	49,656,609 70	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"	
1882	3,004.0	119,346,432 78	74,808,908 32	44,537,524 46	51,746,056 66	"	7,208,532 20	25,115,993 73	"	
1883	3,074.1	121,948,739 77	73,421,071 37	48,527,668 40	53,730,028 60	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	
1884	3,129.0	120,193,456 53	71,824,791 77	48,368,624 70	54,928,460 76	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"	
1885	3,173.1	119,773,906 23	70,051,673 50	49,719,232 73	56,035,543 48	"	6,316,310 75	7,037,581 78	"	
1886	3,199.9	116,529,508 66	55,916,550 15	50,612,985 51	56,257,983 38	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"	
1887	3,216.6	124,137,746 12	69,659,605 26	57,448,140 56	50,905,082 92	6,543,057 94	"	7,935,501 95	"	
1888	3,226.8	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	51,251,192 04	10,390,095 01	"	18,325,089 96	"	
1889	3,235.4	136,920,084 34	74,711,332 80	62,205,551 54	52,055,094 10	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"	
1890	3,248.6	141,251,619 07	84,045,523 46	57,206,295 61	52,881,816 20	4,324,449 41	"	32,810,596 81	"	
1891	3,269.4	142,816,555 82	84,223,514 76	58,592,041 06	53,710,328 99	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"	
1892	3,273.8	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	54,321,626 83	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"	
1893	3,278.7	145,609,996 07	81,593,514 69	61,016,481 38	55,045,333 26	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	
1894	3,288.6	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 70	55,748,797 94	10,658,021 85	"	60,566,373 15	"	
1895	3,298.8	154,497,350 51	90,436,312 18	61,031,038 33	55,449,191 59	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"	
1896	3,330.4	160,434,703 26	90,757,305 51	69,477,457 75	57,659,084 51	11,988,373 24	"	80,136,593 13	"	
1897	3,340.0	170,412,727 85	102,081,540 01	68,331,187 84	58,497,917 77	9,833,196 07	"	89,969,789 20	"	
		3,053,015,978 92	2,310,720,268 77	1,613,196,705 15	1,513,225,915 93	179,303,538 03	89,335,748 83			

Bénéfice total sans les intérêts en compte-courtant . . . fr.

89,969,789 20

de compte les pensions allouées aux fonctionnaires et agents du chemin de fer de l'Etat.

III et IV.

SITUATION Y COMPRIS LA PRISE EN CHARGE DES PENSIONS CIVILES.										ANNÉE	
MONTANT des pensions.	SOLDES des col. 6 et 7 diminutifs réduits du montant des pensions.		INTÉRÊTS en compte-courtant.		SOLDES ANNUELS avec intérêts en compte-courtant.		SOLDES ACCUMULÉS avec intérêts en compte-courtant.				
	ACTIF.	PASSIF.	de l'année.	des soldes accumulés.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.			
S	9	10	13	14	15	16	17	18			
"	66,999 05	"	2,010 30	"	69,009 35	"	69,009 35	"	1835		
"	258,121 57	"	7,889 17	2,700 37	268,771 11	"	337,780 46	"	1835		
"	"	182,494 55	4,557 73	13,511 22	"	164,425 09	173,354 86	"	1837		
"	"	716,567 59	6,993 02	6,934 10	"	703,040 38	"	529,685 52	1838		
"	"	421,283 47	23,997 85	- 21,187 42	"	418,473 04	"	948,158 56	1839		
"	51,799 96	"	45,559 05	- 37,926 34	59,432 67	"	"	888,725 89	1840		
"	"	865,430 47	36,248 42	- 35,549 03	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1841		
"	"	411,897 32	60,417 76	- 70,139 08	"	421,588 64	"	2,175,065 61	1842		
"	"	1,011,449 95	72,699 35	- 87,002 62	"	1,025,752 22	"	3,260,817 83	1843		
80 "	"	614,324 17	105,407 07	- 128,032 71	"	636,939 81	"	3,837,767 03	1844		
826 "	"	54,463 81	122,274 78	- 133,510 70	"	55,639 73	"	3,923,467 37	1845		
1,263 "	64,630 88	"	128,900 59	- 156,938 70	30,652 77	"	"	3,886,514 60	1846		
1,319 "	"	1,402,864 41	103,097 99	- 155,472 58	"	1,453,329 "	"	5,349,143 60	1847		
1,768 "	"	3,511,099 52	67,372 02	- 213,605 74	"	3,637,333 24	"	8,997,476 84	1848		
1,920 "	"	2,115,274 98	99,454 93	- 359,899 07	"	2,373,719 12	"	11,373,195 96	1849		
4,113 "	"	1,519,621 42	114,270 76	- 454,927 84	"	1,860,278 50	"	13,233,474 46	1850		
5,831 "	247,768 13	"	150,440 99	- 529,338 98	"	131,129 86	"	13,364,604 32	1851		
5,355 "	1,388,975 51	"	173,907 61	- 531,584 18	1,028,298 95	"	"	12,338,305 37	1852		
5,327 "	1,977,408 20	"	181,466 89	- 493,652 22	1,072,422 87	"	"	10,663,852 50	1853		
5,281 "	3,341,513 86	"	220,018 36	- 426,535 31	3,134,978 91	"	"	7,528,905 59	1854		
4,759 "	2,957,824 22	"	219,204 17	- 301,156 23	2,875,872 16	"	"	4,633,033 43	1855		
7,325 "	1,061,039 30	"	185,946 26	- 185,121 34	1,081,863 22	"	"	3,591,170 21	1856		
21,449 "	1,163,039 93	"	206,041 93	- 143,646 81	1,225,435 05	"	"	2,363,726 16	1857		
27,050 "	2,291,788 27	"	231,005 63	- 91,629 41	2,428,164 49	"	62,429 33	"	1858		
27,773 "	3,381,816 71	"	255,204 01	- 2,497 17	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1859		
28,163 "	5,071,463 41	"	239,698 89	- 148,077 88	5,509,240 18	"	9,211,187 40	"	1860		
31,901 "	7,718,602 65	"	346,842 74	- 368,447 49	8,433,982 88	"	17,645,170 26	"	1861		
32,349 "	6,699,100 97	"	328,406 91	- 705,806 80	7,633,314 63	"	25,278,484 96	"	1862		
40,317 "	6,851,351 78	"	341,590 96	1,011,130 39	8,244,082 13	"	35,522,567 09	"	1863		
43,410 "	7,263,177 03	"	354,713 11	- 1,340,002 67	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864		
53,619 "	6,809,693 67	"	347,375 77	- 1,699,254 39	8,656,320 23	"	58,137,679 13	"	1865		
72,061 "	1,956,182 05	"	265,890 94	- 2,045,507 20	2,367,580 19	"	55,405,260 32	"	1866		
81,936 "	1,987,451 44	"	283,141 23	- 2,216,210 40	4,486,803 07	"	59,892,063 39	"	1867		
79,526 "	3,538,317 94	"	319,974 75	- 2,395,682 53	6,253,972 22	"	68,146,035 61	"	1868		
78,391 "	4,531,707 03	"	339,389 37	- 2,645,841 42	7,516,937 82	"	73,662,973 43	"	1869		
87,294 "	5,135,856 91	"	352,334 17	- 2,916,518 93	8,134,710 01	"	82,097,683 44	"	1870		
91,907 "	10,337,142 81	"	542,020 49	- 3,283,907 33	14,163,070 63	"	96,260,754 09	"	1871		
91,199 "	3,911,974 07	"	440,273 31	- 3,850,430 16	8,202,677 54	"	104,463,431 63	"	1872		
102,232 "	"	8,969,975 24	341,491 82	- 4,178,537 26	"	4,449,914 46	100,013,487 47	"	1873		
102,451 "	"	7,376,692 40	415,531 39	- 3,999,539 49	"	2,961,621 52	97,051,865 95	"	1874		
121,582 "	"	4,834,536 58	495,413 80	- 3,882,074 63	"	457,018 15	96,594,847 80	"	1875		
127,747 "	"	4,014,297 62	543,252 71	- 3,863,793 90	392,748 99	"	96,987,596 79	"	1876		
143,941 "	"	4,965,841 41	656,548 78	- 3,879,103 56	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877		
188,130 "	"	4,058,907 59	715,307 70	- 3,862,312 34	518,712 42	"	97,076,520 44	"	1878		
193,161 "	"	2,050,887 72	767,314 57	- 3,883,050 81	1,699,487 66	"	98,778,008 10	"	1879		
193,346 "	"	1,734,764 10	847,927 06	- 3,951,010 32	3,064,203 29	"	101,830,211 36	"	1880		
202,845 "	"	8,056,522 59	776,812 38	- 4,073,603 44	"	3,206,071 77	95,634,139 61	"	1881		
217,030 "	"	7,425,562 20	805,036 59	- 3,915,365 58	"	2,675,140 03	95,958,999 58	"	1882		
258,207 "	"	5,460,567 20	836,522 94	- 3,838,359 98	"	785,684 28	95,173,315 30	"	1883		
295,529 "	"	6,836,205 "	828,655 35	- 3,800,932 60	"	2,220,807 03	92,952,508 25	"	1884		
309,240 "	"	6,625,550 75	819,489 87	- 3,718,100 33	"	2,057,980 55	90,894,547 70	"	1885		
351,731 "	"	9,996,755 77	871,480 72	- 3,635,781 90	"	1,469,493 15	89,405,054 55	"	1886		
363,876 "	6,189,181 94	"	928,497 30	- 3,129,176 91	10,246,856 15	"	99,651,910 70	"	1887		
386,182 "	10,003,913 01	"	1,011,528 33	- 3,487,816 87	14,503,258 21	"	114,163,168 91	"	1888		
437,617 "	9,712,840 44	"	1,018,401 84	- 3,995,630 00	14,726,763 18	"	128,881,032 09	"	1889		
461,679 "	3,859,870 41	"	923,876 53	- 4,510,867 62	9,299,614 56	"	138,181,546 65	"	1890		
482,550 "	4,309,162 16	"	952,134 14	- 4,831,354 12	10,137,650 28	"	148,360,196 93	"	1891		
509,296 "	2,714,998 21	"	934,745 19	- 5,192,921 89	8,842,665 29	"	157,211,862 22	"	1892		
533,238 "	8,437,910 12	"	1,044,988 36	- 5,502,415 17	14,095,313 55	"	172,197,175 77	"	1893		
561,209 "	10,127,412 85	"	1,088,003 20	- 6,020,001 14	17,242,317 19	"	180,430,492 96	"	1894		
615,012 "	6,066,834 74	"	1,044,917 46	- 6,630,392 25	14,612,134 45	"	204,081,637 41	"	1895		
675,620 "	11,312,744 24	"	1,140,861 55	- 7,142,856 06	19,596,462 73	"	223,678,050 16	"	1896		
724,113 "	9,109,083 07	"	1,116,517 87	- 7,829,733 16	18,054,334 10	"	141,732,424 26	"	1897		
9,484,888 "	172,038,846 03	92,153,940 83	28,345,901 43	132,901,621 63	276,261,423 01	34,531,909 65					
(1) 80,484,901 20			(2) 161,247,523 06			241,732,424,26					

(1) Bénéfice total, déduction faite des pensions liquidées à charge de la Dette publique et par conséquent non comprises dans le budget de l'exploitation.

(2) Bilan ; actif : 163,872,364-14 - passif : 2,624,841-08.

## A

[ N° 160. ]

( 116 )

## N° IXbis. — Charges financières depuis l'origine.

(Voir tableau n° IV.)

ANNÉES.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière grand- ducale.	Sommes bonifiées aux compagnies conces- sionnaires pour transports en service.	TOTAL.	
	Intérêts.	Dotation pour amortissements.	1.	2.	3.	4.	5.
1835	32,533 49	982 52	"	"	"	"	33,516 01
1836	132,307 74	4,029 03	"	"	"	"	136,336 77
1837	398,152 76	12,228 25	"	"	"	"	410,381 01
1838	1,014,857 20	31,361 41	"	"	"	"	1,046,218 61
1839	1,571,717 24	49,458 86	"	"	"	"	1,621,176 10
1840	2,156,650 61	69,501 73	"	"	"	"	2,226,152 34
1841	2,592,683 80	85,187 72	"	"	"	"	2,677,871 61
1842	3,317,520 47	116,765 03	"	"	"	"	3,434,285 50
1843	4,495,448 06	150,968 24	"	"	"	"	4,646,416 30
1844	5,691,385 61	193,292 25	"	"	"	"	5,884,677 89
1845	5,958,889 18	209,313 69	"	"	"	"	6,168,202 87
1846	6,156,414 87	223,923 69	"	"	"	"	6,380,338 56
1847	6,389,879 44	240,200 33	40,368 32	"	"	"	6,670,449 09
1848	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	"	"	"	6,904,645 34
1849	6,866,315 89	268,950 02	305,510 87	"	"	"	7,240,776 78
1850	6,756,331 25	282,750 71	388,155 61	"	"	"	7,427,237 57
1851	6,777,790 11	295,042 91	402,976 40	"	"	"	7,475,769 42
1852	6,786,905 84	307,483 46	424,031 15	"	"	"	7,518,420 45
1853	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	"	"	"	7,749,816 78
1854	6,873,477 62	335,099 91	899,853 64	"	"	"	8,109,331 17
1855	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	"	"	"	8,603,103 19
1856	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	"	"	"	8,098,435 85
1857	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	"	"	"	9,893,597 02
1858	7,983,487 "	430,503 02	1,683,006 08	"	"	"	10,099,996 10
1859	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	"	"	"	10,262,210 26
1860	8,044,748 50	468,345 46	1,800,374 68	"	"	"	10,313,668 64
1861	8,137,531 79	490,654 26	1,900,516,15	"	"	"	10,618,702 20
1862	8,304,649 "	515,924 94	2,000,941 10	"	"	"	10,821,715 04
1863	8,569,436 92	545,173 69	2,147,171 22	"	"	"	11,261,781 83
1864	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	"	"	"	11,651,213 72
1865	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	"	"	"	11,999,149 37
1866	9,106,665 92	631,488 85	3,080,420 11	"	"	"	12,878,574 88
1867	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	"	"	"	13,855,763 58
1868	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	"	"	"	14,295,915 57
1869	9,919,144 54	737,319 13	3,562,693 18	"	"	"	14,219,053 85
1870	9,974,919 02	769,368 26	3,473,132 07	"	"	"	14,217,418 25
1871	11,444,590 "	845,445 05	8,947,857 76	"	"	"	21,237,722 81
1872	12,168,512 51	902,142 13	9,938,803 31	146,535 83	"	"	23,205,996 78
1873	19,298,408 30	1,154,535 56	10,933,325 51	500,000 "	"	"	31,886,329 37
1874	21,308,246 05	1,362,858 45	10,914,315 02	500,000 "	"	"	33,983,419 52
1875	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 "	"	"	35,601,880 49
1876	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 "	"	"	36,569,325 97
1877	34,218,570 03	1,818,867 81	3,361,685 10	500,000 "	"	"	39,799,122 93
1878	35,958,616 88	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 "	"	"	41,931,534 76
1879	37,311,443 "	2,069,000 82	3,620,424 41	500,000 "	"	"	43,501,828 23
1880	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 "	"	"	46,758,178 11
1881	42,085,242 95	2,393,103 56	4,590,590 83	500,000 "	117,672 36	"	49,186,009 70
1882	44,473,237,84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 "	"	"	51,746,056 66
1883	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 "	149,961 90	"	53,730,028 60
1884	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 "	200,000 "	"	54,928,460 76
1885	48,018,920 56	2,905,624 48	3,920,998 44	500,000 "	600,000 "	"	56,035,543 48
1886	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 "	400,000 "	"	56,257,983 28
1887	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 "	157,962 15	"	56,935,682 92
1888	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 "	13,474 69	"	51,251,192 94
1889	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 "	447 47	"	52,035,091 10
1890	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 "	"	"	52,581,816 20
1891	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 01	500,000 "	"	"	53,710,328 90
1892	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 "	"	"	51,321,026 83
1893	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 "	"	"	55,045,333 26
1894	45,736,040 23	4,713,360 41	5,079,797 30	219,600 "	"	"	55,748,797 94
1895	46,236,244 57	4,909,833 04	5,083,513 98	219,600 "	"	"	56,449,191 59
1896	47,050,995 93	5,128,405 25	5,290,080 33	219,600 "	"	"	57,689,084 51
1897	47,650,666 75	5,344,817 93	5,282,707 09	219,600 "	"	"	58,497,991 77
	1,253,738,812 72	91,876,019 40	194,446,626 43	11,524,938 83	1,639,518 57	"	1,553,225,915 95
	1,345,614,832 12						

N. B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

- 1<sup>e</sup> De 1835 au 31 décembre 1886 (90 annuités) . . . . . 4,1207750
- 2<sup>e</sup> { de 1887 { a) pour le capital restant à amortir fin 1886 (voir p. 89 de 1887) (74 2/3 annuités) 3,7904798
- 2<sup>e</sup> { à fin 1897 { b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités) . . . . . 5,6637810

## N° X. — COMPARAISON DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1897 et 1896.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	Année 1897.			Année 1896.	
	Budget de l'exercice.	Crédits supplémentaires	Totaux portés au bilan.	Chiffres approximatifs portés au bilan.	Chiffres rectifiés.
<b>Dépenses.</b>					
Services communs.					
Traitements et indemnités . . .	505,960 »	»	505,960 »	490,400 »	512,148 59
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	132,000 »	»	132,000 »	130,600 »	125,655 56
Matériel et fournitures de bureau	877,400 »	»	877,400 »	718,940 »	718,940 »
Subsidié à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration . . . . .	70,000 »	»	70,000 »	70,000 »	70,000 »
Secours aux ouvriers . . . . .	100,000 »	28 »	100,025 »	75,175 »	75,003 51
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité . . .	68,400 »	»	68,400 »	68,300 »	68,307 71
Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales . . . . .	14,000 »	»	14,000 »	12,600 »	14,336 67
	1,767,460 »	25 »	1,767,485 »	1,565,018 »	1,581,364 12
Voies et travaux.					
Traitements et { entretien . . . indemnités . . . { construction .	4,721,455 46	»	4,721,455 46	4,670,707 30	4,843,886 38
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	(1) 128,124 54	»	128,124 54	100,292 70	400,292 70
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . . . .	6,666,000 »	»	6,666,000 »	6,505,000 »	6,319,636 59
Travaux d'entretien et d'amélioration . . . . .	4,869,000 »	»	4,869,000 »	4,569,000 »	4,569,000 »
	7,850,000 »	40,439 »	7,890,139 »	7,845,000 »	7,944,623 40
	21,214,580 »	40,439 »	21,274,719 »	20,630,000 »	20,977,438 77
Traction et matériel.					
Traitements et indemnités . . .	1,998,000 »	»	1,998,000 »	1,921,000 »	2,031,919 27
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	16,630,000 »	»	16,630,000 »	15,525,500 »	15,525,589 »
Primes d'économie et de régularité .	774,900 »	379 »	772,279 »	723,760 »	722,495 97
Combustibles et autres objets de consommation . . . . .	8,975,000 »	»	8,975,000 »	6,830,000 »	6,885,093 12
Entretien et renouvellement du matériel . . . . .	18,262,700 »	260,000 »	18,522,790 »	17,072,325 »	16,674,750 43
Renouvellement exceptionnel . . .	" 3,397,210 »	3,397,210 »	3,387,210 »	"	"
	46,637,690 »	3,647,589 »	50,285,279 »	42,092,685 »	41,820,847 81
Exploitation.					
Traitements et indemnités . . .	12,005,000 »	»	12,005,000 »	11,321,200 »	10,927,285 99
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage . . . . .	9,210,000 »	»	9,210,000 »	8,995,460 »	9,098,588 46
Primes . . . . .	447,100 »	»	447,100 »	400,000 »	400,000 »
Frais d'exploitation . . . . .	2,725,000 »	210 »	2,725,210 »	2,425,920 »	2,499,333 62
Publicité commerciale . . . . .	280,740 »	»	280,740 »	"	"
Pertes et avaries . . . . .	4,650,000 »	400,000 »	2,050,000 »	2,052,000 »	2,475,522 50
Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel . . . . .	42,000 »	»	42,000 »	45,700 »	45,641 36
	26,329,840 »	400,210 »	26,730,050 »	25,210,080 »	25,416,371 63
Perception et contrôle des recettes et des matières.					
Traitements et indemnités . . .	2,019,990 »	»	2,019,990 »	1,956,400 »	2,008,309 02
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	126,990 »	»	126,990 »	110,000 »	110,600 20
Primes . . . . .	5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	5,000 »
	2,151,980 »	»	2,151,980 »	2,071,100 »	2,123,909 22
Ensemble . . .	98,421,550 »	4,087,963 »	102,209,513 »	91,628,780 »	91,628,934 65
					461 55
A ajouter (Voir ci-contre) . . . fr.				131 55	
(1) Report au capital . . . . .				102,209,664 65	
Reste pour l'exercice 1897 . . . . .				128,124 54	
				102,081,540 01	

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget de l'exploitation, incombe au capital. (Voir annexe III.)

N° XI. — *Recettes. — Droits constatés*

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. IX, X et XI.)	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS		
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concédées exploitées par l'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice.	
1880 . . . . .	115,783,288 40	4,504,122 59	109,281,160 01	103,123,070 82	4,193,371 90	
1885 . . . . .	119,669,451 99	5,920,998 44	113,748,455 55	115,260,619 62	2,459,593 48	
1890 . . . . .	141,190,895 75	4,576,115 55	136,614,780 22	133,479,631 54	3,153,128 88	
1895 . . . . .	134,400,287 57	5,083,515 08	149,316,773 59	146,097,265 71	3,446,569 ▶	
1896 . . . . .	160,547,631 70	5,290,080 53	153,057,571 57	151,469,734 74	3,600,948 47	
1897 . . . . .	170,345,000 57	5,582,707 09	165,062,293 28	161,928,701 26	3,853,592 02	
Total des autres années.	3,088,931,506 41	165,789,088 67	2,925,142,417 74			
ENSEMBLE.	3,048,670,081 99	194,446,626 45	3,754,225,435 56			

N° XII. — *Recettes brutes de l'exploitation par*

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. IX, X et XI.)	TRAINS DE VOYAGEURS.						
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans es stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès Services intérieur et mixtes )	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES. ÉQUIPAGES.
1890 . . . . .	37,767,012 38	"	902,272 28	"	964,981 " 1,179,855 59	228,500 53	38,311 63
1885 . . . . .	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32 1,867,652 78	212,961 28	50,485 12
1890 . . . . .	44,930,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,513 27 1,917,148 51	219,083 38	53,031 83
1895 . . . . .	50,411,389 43	171,233 90	1,633,394 68	63,910 07	1,235,118 22 2,063,577 76	256,026 72	63,387 05
1896 . . . . .	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,291,551 58 2,046,974 76	260,436 18	66,433 82
1897 . . . . .	57,160,274 65	197,517 "	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52 2,192,515 03	282,868 27	69,849 43
Total des autres années.	1,066,430,665 65	1,152,563 50	17,358,462 88	388,013 84	21,230,175 43 39,500,479 26	9,077,177 03	3,013,104 35
ENSEMBLE.	1,351,312,311 83	1,845,108 60	15,620,836 61	639,383 32	28,249,013 34	50,768,203 60	10,546,053 39
							3,384,603 31

N° XIII. — *Produits divers encaissés par le Département*

ANNÉES (Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. IX, X et XI.)	ALIMENTAUX, tabacs, etc.	LOCATION					PRIX DE VENTE		
		Sommes soustraites du capital à titre d'amortissement indirect.	de terrains.	de bâtiments.	de cafés-restaurants.	d'herbagies, d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets nou réclamés.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1890 . . . . .	123,263 86	29,262 65	15,175 52	(1)	18,556 11	2,123,45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1885 . . . . .	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,836 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 65
1890 . . . . .	63,168 35	20,979 08	8,464 56	"	7,460 54	"	5,700 "	15,120 42	2,161 90
1895 . . . . .	18,911 11	17,549 02	7,583 17	"	7,432 92	"	4,973 "	13,783 04	11,916 70
1896 . . . . .	48,753 78	29,383 44	10,417 32	"	6,961 91	"	12,097 40	15,326 99	7,803 75
1897 . . . . .	19,586 57	19,250 45	8,614 67	"	5,876 01	"	11,526 "	12,737 50	5,570 20
Total des autres années	5,313,513 37	876,844 68	291,649 36	700,815 42	497,100 59	56,818 38	719,312 42	123,177 74	368,607 33
ENSEMBLE. . . . .	5,667,439 82	1,017,411 04	337,688 87	700,805 42	537,225 40	58,940 83	776,799 56	609,627 54	411,809 98

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

*et recouvrements effectués.*

EFFECTIFS.		SOMMES à RECOUVRIR.	Part du Trésor depuis l'origine dans les recettes du che- min de fer. (a)	Observations.
POUR chaque exercice	DEPUIS L'ORIGINE.			
109,517,012 72	1,518,250,270 95	2,323,892 16	1,520,556,163 11	(a) Non compris les produits divers. Voir annexe n° XIII.
115,700,015 10	2,091,716,593 52	2,025,896 53	2,095,740,491 83	
136,614,780 22	2,721,633,526 88	1,057,722 03	2,722,633,218 91	
149,545,634 71	2,454,081,459 07	22,151 84	3,454,105,570 91	
155,079,705 21	3,389,161,142 28	"	3,389,161,142 28	
165,062,295 28	3,754,225,453 56	"	3,754,225,453 56	

*trains de voyageurs et trains de marchandises.*

			TRAINS DE MARCHANDISES.					ENSEMBLE
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaire	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires	TOTAL.	
119,073 41	271,682 29	41,474,659 21	4,697,766 55	64,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310,599 15	113,785,288 40
157,575 03	468,914 22	46,553,670 92	5,219,017 98	64,897,129 89	1,086,111 20	1,913,472 "	73,115,761 07	119,669,431 95
184,413 62	448,748 29	50,150,959 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,671,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75
193,706 76	419,109 17	56,537,683 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,615 12	3,537,104 84	97,862,403 61	154,400,287 37
207,835 98	416,915 20	59,152,887 24	7,049,583 03	90,006,157 44	1,432,512 74	2,616,181 25	101,191,764 46	160,347,651 70
218,659 86	431 910 62	63,910,968 58	7,360,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 41	106,431,031 79	170,345,000 37
4,178,083 42	6,976,711 06	1,189,325,766 4	139,952,540 63	1,665,555,212 33	28,014,219 29	66,627,849 94	1,900,232,812 12	3,089,558,608 24
5,264,348 15	9,457,043 32	1,507,106,896 12	176,799,128 57	2,147,037,485 07	31,812 99 99	82,530,734 37	2,442,190 308 "	1,949,297,164 12
Crédence irrécouvrable (Voir annexe III du C. R. de 1892).								— 627,102 13
Reste . . . fr.								3,948,670 061 99

*des finances pour compte du chemin de fer.*

Argent non réclamé.	Droits d'affichage	Excédents de droits de encan sur fonds d'ad- judication	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Réderances résultant des art 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Ensemble (col 2 à 14)	Droits de magasinage	Acomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col 1, 16 et 17)	TOTAUX. (col 1 et 18)
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
3,261 87	(1)	"	"	"	88,786 01	(1)	"	88,786 01	212,019 87
2,738 65	"	"	"	"	104,474 24	"	"	104,474 24	184,687 02
2,127 26	"	"	"	912 36	60,923 32	"	"	60,923 32	124,091 67
3,061,10	"	"	"	729 29	67,063 14	"	"	67,063 14	85,974 25
4,781 69	"	"	"	339 07	87,111 56	"	"	87,111 56	135,465 34
3,827 18	"	"	"	336 47	67,727 48	"	"	67,727 48	87,314 05
57,617 76	50,550 85	2,520 51	74,131 66	6,563 47	4,227 78 76	342,037 42	200,000 "	4,769,826 18	10,093,369 75
77,453 10	10,759 85	2,520 51	74,131 66	8,870 66	4,701,574 51	342,037 42	200,000 "	5,245,911 93	10,913,331 75

N° XIV.—Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer.

	<b>1880.</b>	<b>1885.</b>	<b>1890.</b>	<b>1895.</b>	<b>1896.</b>	<b>1897.</b>
<b>A. Lignes construites directement par l'État :</b>						
Lignes { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation.	279,855,928 96	312,213,850 90	318,402,894 71	371,317,251 29	318,267,989 19	383,466,994 40
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice.	a) 245,603 07	a) 936,403 45	a) 2,716,186 51	a) 6,396,436 18	a) 7,518,519 44	a) 9,280,816 79
Lignes en construction (Annexe V). . . . .	280,101,532 03	313,150,251 35	338,119,081 22	377,693,487 47	390,976,152 75	403,210,653 27
Ensemble pour lignes construites directement par l'État. . .						
<b>B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :</b>						
Lignes construites en exécution des conventions-louis des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/23 août 1885, 19 décembre 1876, 1er et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878, { en exploitation (1).	77,644,905 88	140,379,275 60	155,352,622 31	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10
Parachèvement, { Travaux livrés à l'exploitation . . . . .	a) 12,404,994 12	a) 6,090,058 85	a) 319,300 "	"	"	"
d'extension, non achevés à fin d'exercice.	1,107,577 02	5,736,567 51	7,516,664 94	9,640,762 31	10,163,186 60	11,680,875 48
Ensemble pour lignes construites à forfait. . .	91,157,477 02	152,205,901 96	163,218,587 25	165,649,846 47	166,099,514 48	167,793,992 54
<b>C. Lignes rachetées :</b>						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités) . . . . .	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76			
Pépinster à Spa (achat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08			
Dendre et Waes ( — en 1870 — en 1877).	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51			
Saint-Ghislain à Erbiseul . . . . .	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "			
Lierre à Turnhout . . . . .	"	4,300,000 "	4,300,000 "			
Anvers à la frontière par Esseghem (estimation-litige). . . . .	12,500,000 "	12,500,000 "	12,500,000 "			
Marbhan à Virtou et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	"	6,928,623 20	6,937,645 59	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
Réseau des Flandres. { Coût . . . . .	17,380,762 72	17,380,762 72	17,441,982 42			
Honboursmeut des cautionnements. . . . .	"	61,219 70	"			
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités). . . . .	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "			
Luxembourg. { Prise { actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	34,628,581 80	127,355,106 80	127,355,106 80			
en charge { actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	74,399,400 "					
des primes (converties en 3 1/2, en 1885).	18,327,125 "					
Parachèvement. { Travaux prévus lors du rachat . . . . .	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
Autres travaux livrés à l'exploitation . . . . .	15,054,976 60	26,493,610 69	35,824,051 43	50,214,857 62	54,316,263 90	56,728,501 80
Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice.				a) 292,039 02	a) 621,073 03	
Ensemble pour lignes rachetées. . .	451,995,715 63	474,725,192 62	494,054,655 75	494,455,461 94	502,813,907 24	505,930,179 15
<b>D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :</b>						
Parachèvement. { Travaux livrés à l'exploitation. . . . .	3,296,747 48	6,235,316 46	7,716,623 67	9,766,309 72	10,104,072 65	10,471,978 80
— non achevés à fin d'exercice. . . . .				a) "	a) "	a) 6,903 94
Ensemble pour lignes louées par l'État. . .	3,296,747 48	6,235,316 46	7,716,623 67	9,766,309 72	10,104,072 65	10,478,882 74
<b>E. Dépendances des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.</b>						
<b>F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.</b>						
<b>G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillages des ateliers, etc :</b>						
1 <sup>e</sup> Commandé par l'État . . . . .	133,314,140 37	191,589,395 10	213,127,309 42	238,968,414 85	246,612,636 02	260,793,192 30
2 <sup>e</sup> Repris aux compagnies. . . . .	66,569,438 88	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	291,383,579 25	258,660,774 33	289,198,787 65	306,039,803 12	313,884,024 26	327,864,580 54
Ensemble des capitaux engagés par l'État. . .	1,167,461,260 32	1,245,066,464 48	1,315,864,218 40	1,405,963,287 87	1,435,024,084 65	1,468,066,925 38
<b>H. Intérêts intercalaires { Lignes en exploitation . . . . .</b>	14,801,645 80	16,373,923 95	17,341,877 56	18,627,170 94	18,970,475 72	19,076,721 12
— en construction et travaux d'extension non achevés.	a) 3,722 54	a) 97,149 43	a) 323,606 90	a) 552,188 34	a) 491,475 67	a) 1,006,665 88
Total général de premier établissement . . . fr. Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire :	1,072,266,625 68	1,261,537,537 86	1,333,529,702 86	1,426,141,617 15	1,451,486,036 04	1,488,150,312 38
1 <sup>e</sup> pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéralement ci-dessous).	12,654,319 73	7,193,611 73	3,359,003 41	6,918,624 52	13,718,882 01	20,482,294 68
2 <sup>e</sup> pour démination d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.)	4,207,814 71	4,831,160 98	5,397,249 56	6,105,479 08	6,214,232 86	6,233,819 43
Reste capital utile. . . . . fr.	1,055,404,494 22	1,249,582,765 15	1,324,773,359 89	1,413,057,543 55	1,434,552,921 17	1,461,434,198 27

(1) <sup>1<sup>e</sup></sup> Non compris 2,883,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des Finances : l'État ayant distringé de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir: Bruxelles à Londerzeel par Zellick; Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à Chatelet et Chimay à la frontière française.

<sup>2<sup>e</sup></sup> Non compris fr. 4,173,204-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distringé des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne

**N<sup>o</sup> XV. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.**

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

(2) Y compris 2k,332 raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité par l'Etat et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

<sup>(4)</sup> Cette ligne doit être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement ou de la conversion en titres 3 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'Etat avait assumé le service des intérêts et de l'amortissement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1875.

<sup>(\*)</sup> Racheté par annuités le 1<sup>er</sup> janvier 1877 (voir page 317 du Compte rendu de 1878).

<sup>(5)</sup> Racheté par annuités en 1872 et comptant le 1<sup>er</sup> janvier 1877, loi du 25 juin 1877.

(7) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Sain-

(7) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelinnes, Lobbes, Chimay, Berzée, Fleurus, Janinval, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelezaete et Ecloo.

<sup>(8)</sup> Sections de Deynze à Thieul, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1893.)

## A

[ N° 160. ]

( 122 )

## N° XVI. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1897.

## A. Rails et billes.

1897.				1896.
	Voies principales	Voies accessoires	Ensemble.	
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog. . . . .	2,643,474	12,117 2,655,591 2,396,427
		» de 38 » . . . . .	3,976,312	2,008,144 7,981,456 8,024,241
		Hilff de 29 kilog. . . . .	»	228,717 228,717 227,299
		divers de 7, 18, 21, 30 et 32 k.	13,818	28,520 59,458 43,370
		Ensemble. . . . .	8,653,604	2,268,298 10,901,902 10,691,537
	Rails en fer. . . . .		655,095	1,792,471 2,447,566 2,536,785
		Total. . . . .	9,288,699	4,060,769 13,349,468 13,228,422
	Billes	en chêne . . . . .	5,659,119	1,649,810 7,308,929 7,229,641
		en sapin . . . . .	57,386	248,158 308,544 306,537
		en hêtre . . . . .	17,485	855 18,020 18,012
		Total. . . . .	5,753,690	1,898,803 7,652,493 7,554,210

## B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE			Observations.	
			1897.				
			Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff. . . . .	1876	49,952	»	94,690	94,690	94,918	
— — — — —	1877	78,488					
		128,140	»	94,690	94,690	94,918	
Longrines et traverses Desserres et Battig.	1878	4,000	»	444	444	444	
Traverses de Soignies . . .	1878	4,745	547	530	4,047	4,610	
— de Wautherlin . . .	1879	103,525	31,444	60,839	92,283	102,839	
— — — — —	—	47,993					
		154,233	31,961	61,510	93,474	104,590	
Traverses A en acier, mod. Joste	1886	(2) 28,550	23,428	509	23,637	23,008	
— B — Braet.	—	26,250	19,499	2,307	24,806	25,597	
— C — Bernard.	—	5,625	754	3,213	3,964	3,463	
		60,425	43,378	6,029	49,407	54,068	
ENSEMBLE. . .		339,798	75,339	162,229	237,568	253,676	

(1) Mètres courants de voie simple.  
(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kil. pièce.

N° XVII. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

	Longueur.	En p. %.
Pentes et rampes . . . . .		
de 1 à 5 millimètres par mètre . . . . .	2,293,658	48.62
au-dessus de . . . . .		
5 jusqu'à 10 mill. par mètre.. . . . .	878,379	18.62
10 — 15 — — — . . . . .	462,500	9.81
15 — 20 — — — . . . . .	283,642	0.06
20 — 30 — — — . . . . .	39,799	0.84
au-dessus de 30 millimètres par mètre. . . . .	5,214	0.11
Paliers . . . . .	732,056	13.94
Sections empruntées aux compagnies ( <i>voir annexe XV</i> ) . . . . .	29,750	"
	( <sup>1</sup> )	4,746,978 100. »
Alignements droits . . . . .	3,068,281	65.05
Courbes à rayon . . . . .		
de 200 mètres et moins . . . . .	24,869	0.52
200 à 500 mètres. . . . .	64,290	1.56
de plus de . . . . .		
300 à 500 — — — . . . . .	346,680	7.35
500 à 700 — — — . . . . .	180,637	3.83
700 mètres . . . . .	1,032,471	21.89
Sections empruntées aux compagnies ( <i>voir annexe XV</i> ) . . . . .	29,750	"
	( <sup>1</sup> )	4,746,978 100. »

(Voir, annexe XXVIII de 1891, le profil par section de voie.)

b. *Signaux de différents systèmes établis sur les longueurs ci-après :*

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'ingrilles	NOMBRE de dromoscopes	NOMBRE de dromopétards
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord . . .	134,680 <sup>m</sup>	106,705 <sup>m</sup>	52	66	1	14	13
Liège . . . . .	122,216	114,522	31	88	5	23	27
Gand . . . . .	192,598	78,529	26	95	"	10	25
Tournai . . . . .	102,712	82,395	27	77	9	9	23
Mons . . . . .	50,023	39,180	34	38	"	6	8
Bruxelles-Midi . . .	125,021	104,732	60	74	4	7	30
Charleroy . . . . .	42,550	28,075	24	54	"	4	11
Namur . . . . .	110,179	44,599	27	60	"	12	14
Arlon . . . . .	120,872	69,068	14	58	10	8	10
Anvers . . . . .	99,157	"	50	50	"	3	17
	1,157,988 <sup>m</sup>	668,205 <sup>m</sup>	505	658	29	96	176

(<sup>1</sup>) Non compris les 2,187,634 mètres de voies accessoires d'évitement et de manœuvre.

N° XVIII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre au 31 décembre 1897.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier { de 52 kilog. * Rails { en fer . . . . .	624,933 » 835,452 » 7,776 »	55,958 » 4,556,445 » 425,438 »	4,974 » 117,987 » 456,989 »	682,875 » 2,509,584 » 889,903 »
Billes en bois. . . . .	4,505,477 »	763,046 »	169,974 »	2,438,194 »
Traverses métalliques . . . . .	855 »	216,431 »	23,803 »	241,089 »
Bois spéciaux. . . . .	468,821 »	127,716 »	40,718 »	607,255 »
Voies système Hilff. { Rails. . . . . Longrines . . . . .	» »	31,795 » 8,442 »	2,544 » 12,108 »	44,336 » 20,250 »
Croisements et { renforcés. . . . * traversées { ordinaires . . . . .	349,376 » 363,488 »	40,884 » 293,197 »	407 » 13,594 »	390,667 » 670,279 »
Excentriques { en rails renforcés . . . . * en rails ordinaires. . . . .	242,557 » 422,893 »	22,630 » 174,540 »	» 7,363 »	265,207 » 304,795 »
Plaques tournantes . . . . .	263,317 »	78,498 »	11,440 »	352,955 »
Ponts à peser. . . . .	35,400 »	21,782 »	5,200 »	62,382 »
Accessoires de rails, tels que boulons, écluses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclaochement, etc. { renforcés * ordinaires. . . . .	328,008 » 324,867 »	46,744 » 701,503 »	5,444 » 420,510 »	350,493 » 1,443,380 »
Disques, grues, jauge, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepois, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc. . . . .	448,393 »	85,319 »	10,362 »	244,074 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc. . . . .	827,365 »	174,438	105,814 »	1,404,644 »
En dépôt, fin 1897. . . . . fr.	6,445,387 »	4,800,923 »	1,076,222 »	12,322,532 »
Vendus { restant à livrer . . . . fr. liv. (pr mém.) 869,014-77 fr.	» »	» »	6,250 » »	6,250 » »
A la disposition de l'Administration, fin 1897. . . . . fr.	6,445,387 »	4,800,923 »	1,069,972 »	12,316,282 » (1)

\* La valeur des matériaux de type renforcé s'élève à la somme de 1,688,942 francs, dont 14/52, soit 454,715 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

(1) Cette somme serait portée à 12,962,582 francs en tenant compte des matériaux payés sur fonds budgétaires et qui ont été appliqués à des travaux de premier établissement.

N° XIX. — *Effectif du matériel de traction et de transport.*

## N<sup>o</sup> XIX. — *Effectif du matériel*

			1897.	1896.	
	pour les lignes principales.	Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs. . . . . à marchandises . . . . . de gare . . . . . Locomotives à voyageurs express. . . . . à marchandises . . . . .	619 706 506 48 436	615 712 293 32 576
Matériel de traction <sup>(1)</sup>			Total. . . . .	<u>2,115</u> <u>2,028</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives Voitures à vapeur.	fourgons . . . . . tenders pour fortes rampes. . . . . Voitures à vapeur. . . . .	46 96 54	46 85 54
			Total. . . . .	<u>196</u> <u>183</u>	
			Ensemble des moteurs <sup>(1) (2)</sup> . . . . .	<u>2,311</u> <u>2,211</u>	
	Tenders indépendants <sup>(3)</sup>		1,507	<u>1,421</u>	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs <sup>(4)</sup>	pour les lignes principales.	Voitures <sup>(5)</sup> . Fourgons à bagages. Voitures.	1 <sup>re</sup> classe . . . . . 2 <sup>e</sup> — . . . . . 5 <sup>e</sup> — . . . . . mixtes. . . . . Fourgons à bagages . . . . . cellulaires . . . . . funéraires . . . . . postales . . . . . Wagons fermés pour petits colis . . . . . Trucks et wagons fermés pour équipages. . . . . Boxes et wagons pour chevaux . . . . .	466 450 1,971 644 745 18 11 65 327 128 191	471 431 <u>1,946</u> 608 741 18 11 63 318 128 192
			Total <sup>(4)</sup> . . . . .	<u>4,996</u> <u>4,927</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. Fourgons à bagages indépendants. -- adhérents aux locomotives. Voitures à vapeur.	1 <sup>re</sup> classe. . . . . 2 <sup>e</sup> — . . . . . 5 <sup>e</sup> — . . . . . mixtes. . . . . fourgons. . . . . Fourgons à bagages indépendants. . . . . adhérents aux locomotives. . . . . Voitures à vapeur . . . . .	1 5 497 508 451 17 46 54	1 5 500 316 458 17 46 54
			Total. . . . .	<u>1,079</u> <u>1,097</u>	

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

<sup>(2)</sup> Voir annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

<sup>(3)</sup> Y compris 3 voitures pour malades.

<sup>(4)</sup> Voir annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

*de traction et de transport.*

*Wagons pour le service commercial.*

	Tonnage.	1897.	1896.
Fourgons . . . . .	1 1/2	903	851
	5	442	451
Wagons fermés . . . . .	7 1/2	2	2
	10	8,692	7,744
— pour coton et laine . . . . .	10	1,307	1,307
— pour coke, laine et minerais . . . . .	10	1,782	1,965
— — —	12	1,927	1,739
— — —	15	543	199
— pour charbon . . . . .	10	18,093	18,613
— — —	12	7,744	7,134
— — —	15	4,163	2,729
— à chevrons mobiles . . . . .	10	1	1
— plats à 4 roues . . . . .	10	2,581	2,602
— — —	15	193	150
— — 6 —	15	9	9
— — 8 —	20	885	840
— — 8 —	25	45	45
— — 8 —	50	6	6
Total pour le service commercial (¹) . . .	<u>48,788</u>	<u>46,075</u>	
<i>Wagons pour services divers.</i>			
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (²)			
Wagons pour transports spéciaux . . . .	10	3	5
	35	1	1
— pour embranchement de charbonnage. . . .	7 1/2 (²)	989	975
— dits tapissières . . . . .	5	64	65
— pour l'entretien de la route. . . . .	7 1/2 (²)	175	194
— — le transport des plaques tourn. . . .	10	12	15
— — — de roues . . . .	5	8	8
— — — de roues . . . .	10	74	75
— — transp <sup>t</sup> de combust. en paniers . . . .	"	52	52
— — vérification de ponts à poser. . . . .	"	12	15
— — bâches à eau . . . . .	"	6	6
— — de secours . . . . .	"	49	31
— — citernes pour pétrole . . . . .	"	17	11
— — freins pour les plans inclinés . . . . .	"	34	54
— — chasse-neige . . . . .	"	"	"
— — pour transport de gaz riche. . . . .	"	5	2
Total pour les services divers (¹) . . . .	<u>1,477</u>	<u>1,483</u>	
ENSEMBLE DES WAGONS (¹) . . . .	<u>50,265</u>	<u>47,558</u>	
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS. . . . .	<u>56,540</u>	<u>53,582</u>	
Bâches pour couvrir les chargements (¹) . . . . .	<u>17,626</u>	<u>17,199</u>	

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

(²) Tonnage moyen.

## N° XX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES. Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, vol. XVIII	ENTRÉES.					SORTIES					AUGMENTATION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT									
	PREMIER établissemens.		RENOUVELLEMENT		TOTAL	PREMIER établissemens		A RENOUVELER		TOTAL		Existant.	Devant EXISTER	Arrance	Attire								
	Extensions		Changement de classification			MATERIEL		MATERIEL															
	Matiériel neuf	transformé	natif	transformé		Changement de classification	demoli	transformé	demoli														

## Locomotives.

1880	431	»	4	8	433	»	17	8	23	+ 118	4,267	4,263	4	»
1885	35	»	56	»	81	»	33	»	33	+ 48	4,788	4,764	24	»
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	4,923	4,936	»	13
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,430	2,414	16	»
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,457	2,442	18	»
1897 <sup>(1)</sup>	78	»	41	»	119	»	49	»	19	+ 100	2,237	2,220	37	»

Tenders<sup>(2)</sup>.

1880	49	»	»	»	49	»	7	»	7	+ 42	832	920	»	88
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	39	- 49	1,201	1,269	»	68
1890	49	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1895	31	»	31	»	65	»	14	»	44	+ 51	1,544	1,539	»	28
1896	69	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33
1897 <sup>(3)</sup>	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»

(1) La situation de l'exercice 1897 a été établie sans tenir compte de 3 locomotives restant à fournit sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre.

(2) Dans le chiffre de renouvellement des tenders il n'a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives tenders livrées sur fonds du budget, en remplacement de locomotives-tenders indépendants. La démolition ou la fourniture d'une machine tender correspond bien également à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(3) La situation de l'exercice 1897 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives-tenders restant à fournit sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre.

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

ANNÉES Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					REGISTRES ou diminution	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			PREMIER établissement.		à RENOUVELER.				TOTAL.		TOTAL.			
	Extensions. Matériel neuf.	Changement de classification.	MATERIEL		TOTAL.	Changement de classification.	MATERIEL		démolit.	transformé.		TOTAL.		du PARC.	Existant.	Devant EXISTER	Avance.

## Voitures à vapeur.

1880	4	0	4	3	2	3	4	0	0	1	+ 1	44	44	0	0	0
1885	0	0	4	3	1	0	0	0	0	0	+ 1	44	44	0	0	0
1890	0	0	4	3	4	0	0	0	0	0	+ 4	54	49	5	0	0
1895	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	49	5	0	0
1896	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	49	5	0	0
1897	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	49	5	0	0

## Véhicules pour trains de voyageurs (1).

1880	266	0	284	152	702	4	56	152	209	+ 493	3,936	3,570	366	0	0
1885	77	0	5	1	82	0	78	6	83	- 1	4,192	4,068	124	0	0
1890	44	0	78	5	127	0	69	7	76	+ 81	4,726	4,665	61	0	0
1895	171	0	193	0	364	0	21	2	23	+ 341	5,623	5,306	317	0	0
1896	317	0	60	0	377	0	76	0	76	+ 301	5,921	5,623	301	0	0
1897	400	0	2	44	116	0	65	0	65	+ 31	5,975	5,723	252	0	0

## Véhicules pour trains de marchandises.

1880	3,418	0	8	331	3,737	52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,914	0	0	315
1885	1	0	104	6	441	0	593	0	893	- 482	41,414	42,814	0	0	1,400
1890	761	0	100	24	888	0	411	9	420	+ 468	43,523	44,586	0	0	1,063
1895	583	0	1,456	3	1,742	0	498	0	498	+ 1,244	46,390	45,517	873	0	0
1896	1,201	0	733	0	1,934	0	766	0	766	+ 1,168	47,358	46,718	840	0	0
1897 (*)	2,148	0	1,497	55	3,400	0	628	65	693	+ 2,707	50,265	48,866	1,399	0	0

(1) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons, ni les voitures adhérentes à la machine, qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures à vapeur.

(2) La situation de l'exercice 1897 a été établie sans tenir compte de 8 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre.

## A

[ N° 160. ]

( 130 )

N° XXI. — *Importance du matériel de traction en 1897.*A. — *Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.*

	LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE		
	à un essieu moteur.	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	Total.
Nombre d'unités (1) . . . . .	11	421	1,751	74	1,586	671	2,257
Nombre d'essieux moteurs . . . . .	11	842	5,253	296	4,436	1,966	6,402
Puissance de traction en kilogrammes. {	En tout . . . . .	24,222	1,402,189	9,326,418	504,432	8,886,979	2,370,282
	Par locomotive . . .	2,202	3,330	5,326	6,816	5,603	3,532
	Par essieu moteur . .	2,202	1,665	1,775	1,704	2,003	1,206
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche. {	En tout . . . . .	151,120	10,425,700	63,851,580	3,778,890	56,475,290	21,732,000
	Par locomotive . . .	13,738	24,764	36,466	51,066	35,609	32,381
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide. {	En tout . . . . .	275,300	14,123,550	58,695,800	2,910,600	56,622,850	19,382,400
	Par locomotive . . .	25,027	33,548	33,521	39,332	35,702	28,886
Poids moyen en kilog. des locomotives en service. {	En tout . . . . .	383,150	15,996,250	66,940,530	3,824,250	62,260,980	24,883,200
	Par locomotive . . .	34,832	37,996	38,229	51,679	39,257	37,084

B. — *Nombre et poids moyen des tenders indépendants (2).*

Nombre d'unités (1) . . . . .	1,507
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide. {	En tout . . . . . 16,227,420
	Par tender . . . . . 10,768
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service. {	En tout . . . . . 34,162,920
	Par tender . . . . . 22,670

(1) Non compris les voitures à vapeur. (Voir p. 129.)

(2) C'est-à-dire non compris les tenders faisant corps avec la locomotive. (Voir p. 128.)

N° XXII. — 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 ANNUELLE	ARRIÈRE ANNUEL	AVANCE
	exprimée EN KILOGRAMMES	exprimé EN KILOGRAMMES.	
31 décembre 1874.	.....	.....	252,659
— 1875.	»	20,328	212,331
— 1876.	»	34,708	177,623
— 1877.	»	19,602	157,961
— 1878.	»	45,330	114,611
— 1879.	74,342	»	188,983
— 1880.	»	41,218	147,735
— 1881.	138,136	»	285,891
— 1882.	68,954	»	354,825
— 1883.	»	22,274	332,551
— 1884.	»	40,906	291,645
— 1885.	105,055	»	304,698
— 1886.	»	80,685	314,013
— 1887.	»	158,480	158,555
— 1888.	»	139,484	16,071
— 1889.	96,478	»	112,540
— 1890.	119,887	»	232,456
— 1891.	254,464	»	486,900
— 1892.	»	59,756	447,144
— 1893.	19,596	»	486,510
— 1894.	»	56,668	420,872
— 1895.	79,700	»	309,572
— 1896.	73,470	»	583,042
— 1897. (')	215,008	»	798,050
	1,242,888	677,497	
Avance . . . . .	565,391		
Report des avances au 31 décemb. 1874.	252,659		
Avance totale . . . . .	<u>798,050</u>		

La puissance de traction des moteurs, tangentiellement aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule  $\frac{6714,5 P d^2 l}{D}$  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.

Cette formule donne également le travail en kilogrammétres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(') Au 31 décembre 1897, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 3 locomotives représentant une puissance de traction de 10,745 kilogrammes.

N° XXIII. — *Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent »* <sup>(1)</sup>.

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démolis antérieurement au 1 <sup>er</sup> janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démolis au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	ENSEMBLE.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budget antérieurement au 1 <sup>er</sup> janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	ENSEMBLE.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Matériel de traction.</b>								
1880	12,002,988	597,690	"	12,600,678	16,014,073	183,800	16,194,873	3,594,195
1885	15,234,404	4,930,094	"	17,184,498	19,417,050	2,389,524	24,836,574	4,652,373
1890	23,193,326	285,509	"	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1895	26,256,704	4,213,521	"	27,500,225	30,262,403	4,832,780	32,093,433	4,594,928
1896	27,500,226	1,327,243	"	28,827,468	32,095,153	4,387,700	33,482,853	4,055,385
1897 <sup>(*)</sup>	28,827,468	1,140,362	"	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	6,503,353
<b>Matériel de transport.</b>								
1880	18,602,742	1,124,424	1,273,446	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,411,647	266,105	31,377,782	2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	3,287,291
1895	37,138,248	1,417,440	1,263,268	39,520,956	47,213,964	3,644,302	50,955,166	14,334,210
1896	38,235,688	2,177,797	1,397,964	41,931,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	14,469,500
1897 <sup>(*)</sup>	40,433,485	1,950,864	1,389,816	43,774,165	53,300,949	3,782,554	57,083,490	13,309,325

(1) Les valeurs de remplacement du matériel démolis sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(\*) La situation de l'exercice 1897 a été établie sans tenir compte de 3 locomotives et de 8 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 158,500 francs, pour le matériel de traction et de 21,232 francs pour le matériel de transport.

N° XXIV. — *Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

	PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	À vide.	En manœuvres.	
<i>a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.</i>						
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs . . . . .	19,995,491	791,878	33,142	856,419	957,950
	— à marchandises . . . . .	918,153	22,560,980	310,424	2,414,906	4,592,828
	— de gare . . . . .	90,988	299,364	10,210	226,797	4,649,578
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,880,530	166,934	2,744	150,872	255,239
	Locomotives-fourgons . . . . .	1,126,800	12,241	392	54,181	45,693
	Voitures à vapeur . . . . .	1,099,278	5,156	"	44,330	61,063
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . . .		1,450,720	1,270	956	75,539	100,203
Ensemble pour 1897 (*) . . . . .		27,561,960	23,837,823	366,868	3,823,047	10,662,574
						66,252,272
				51,399,783		
Ensemble pour 1896. . . . .		26,097,542	22,116,792	392,042	3,271,015	9,929,495
						61,806,886
				48,214,334		
					13,592,552	
<i>b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.</i>						
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1897 (2) .		152,802	24,334	*	10,646	1,671
						189,453
				177,136		
— Ensemble pour 1896. . . . .		(3) 153,911	(3) 24,187	*	9,391	1,771
						189,260
				178,098		
					11,162	

(1) Y compris . . . . .	la double traction . . . . .	377,725	4,103,085	*	*	*	4,481,410
	le parcours sur les lignes étrangères.	435,793	322,805	*	15,184	3,733	777,495
(4) Y compris la double traction . . . . .	*		71	*	*	*	71

(3) Chiffres rectifiés.

*Observation.* — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. A partir du 1<sup>er</sup> avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

**Nº XXV. — Parcours kilométrique du**

TRAINS DE VOYAGEURS.				
TRAINS DE L'ÉTAT		TRAINS ÉTRANGERS (1).		TOTAL des PARCOURS.
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
11,774,077	3,784,742	14	85,420	15,644,235
12,826,467	1,053,278	282	116,831	13,976,838
86,638,284	1,275,074	506	266,531	88,180,505
53,157,475	2,940,154	2,086	45,379	56,145,094
1,078,059	»	»	»	1,078,059
6,359,575	»	»	»	6,359,575
507,371	»	»	»	507,371
28,126,834	3,376,773	5,051	119,727	31,620,265
1,110,567	»	»	»	1,110,567
3,492,740	1,624,581	8,268	4,800	5,130,198
<b>198,894,851</b>		<b>635,784</b>		<b>199,530,635</b>
5,715,943	7,653	»	»	5,723,578
5,655	»	»	7	5,662
2,558,747	683,822	»	6,182	3,026,721
847,023	»	»	»	847,023
15,720	»	»	»	15,720
53,087	»	»	»	53,087
206,667	96,116	5,157	1,823	307,745
38,392	»	»	»	38,392
<b>7,984,807</b>		<b>11,121</b>		<b>7,995,928</b>
192,057,685	14,821,975	20,224	646,681	207,546,565
1,874,944	189,951	»	»	1,784,895
<b>208,644,555</b>		<b>666,905</b>		<b>209,311,458</b>

## Parcours des véhicules de l'État sur les lignes étrangères, dans les trains étrangers

## Véhicules pour trains de voyageurs (3) . . . . .

#### **PARCOURS TOTAL DU MATERIEL DE TRANSPORT DANS L'ÉTAT**

### Décomposition du par

Boxes. . . . .	321,499	864		
Trucks pour équipages . . . . .	9,677	104		
Wagons fermés } vitesse et A.B. . . . .	2,273,860	3,590		
Wagons fermés } ordinaires. . . . .	721,698	1,720,497	4,592	6,654
Wagons ouverts. . . . .	28,350	838		
Wagons ouverts. . . . .	autres à 4 roues. . . . .	375,682	1,492	
Wagons ouverts. . . . .	plus de 4 roues . . . . .	7,755	116	

<sup>(1)</sup> Voir les sections de l'Etat parcourues par les trains étrangers (annexe XXIbis, littéra B de 1895).

(<sup>2</sup>) Voir ces sections (annexe XXIbis, littéra 4 de 1895).

<sup>(3)</sup> Voir ces sections (annexe XXI<sup>e</sup>, livret A de 1895).

*matériel de transport pendant l'année 1897.*

TRAINS DE MARCHANDISES (1).				PARCOURS EN GÉNÉRAL				
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (2).		TOTAL des parcours.	des	des		
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.		véhicules de l'État.	véhicules étrangers.		
8,552	»	5	7	8,562	11,782,646	3,870,169		
8,562	»	1	4	8,567	12,855,512	1,450,113		
228,902	»	11	2,225	231,158	86,867,705	1,345,830		
128,087	»	16	2,233	130,536	35,287,664	2,987,766		
»	»	»	»	»	1,078,059	»		
22,656	»	»	»	22,656	6,302,251	»		
»	»	»	»	»	307,571	»		
19,626,581	47,009	163	11,522	19,683,075	47,759,509	3,555,031		
14,428	»	»	»	14,428	1,153,095	»		
264,379,555	65,540,426	185,521	124,932	330,028,414	268,064,064	67,004,548		
349,804,558		324,658		350,120,176	349,679,811			
2,747,195	51,901	»	»	2,799,094	6,463,156	59,536		
1,462	»	»	»	1,462	5,417	7		
18,450	28,471	»	»	46,916	2,355,186	718,445		
1,573,234	»	»	»	1,573,234	2,420,257	»		
191	»	»	»	191	13,911	»		
10,204,248	»	»	»	10,204,248	10,239,335	»		
122,675,245	30,318,240	141,010	98,994	153,228,489	123,024,059	30,515,175		
995,157	»	»	»	995,157	1,053,549	»		
168,611,781		237,004		168,848,785	176,844,713			
422,650,271	95,786,048	324,725	256,917	518,977,961	615,032,905	111,491,621		
5,887,615	5,555,205	»	»	7,220,818	5,462,559	3,525,154		
525,637,157		561,642		526,198,779	620,493,462	115,014,775		
· · · · · · ·								
11,027,638								
151,531,232								
782,874,552								

*cours des littéras (a).*

693,554	1,034	1,016,031
447,306	132	457,219
2,315,114	271	4,702,853
99,995,953	65,507	100,785,550
40,949,927	24,637	41,001,758
215,822,559	221,488	246,419,201
6,854,674	11,462	6,855,985

## N° XXVI. — Achats de combustibles. —

ANNÉE.	ACHATS.				CONSOMMATION		
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN.	VALEUR.
1897.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 526,979,731	Fr. 8 64	Fr. 4,547,801 20	Kilogrammes. 475,572,600	Fr. 8 64	Fr. 4,108,947 26
	— menu gras . . .	451,837,809	9 74	4,474,347 13	434,628,450	9 74	4,307,239 34
	— menu maigre . . .	314,430,862	6 62	2,082,860 22	303,528,950	6 62	2,009,361 65
	— gailleteux . . .	37,030,740	10 46	387,447 »	947,900	10 46	9,604 23
	Total des charbons menus et gailleteux.	1,030,279,142	8 24	8,492,425 55	914,647,600	8 13	7,435,149 48
	Charbon pour forges . . .	40,366,250	9 43	97,661 52			
	— gailettes . . .	4,922,480	16 34	31,419 50			
	— pour fours à réchauffer.	5,037,423	11 88	59,838 22			
	Charbon pour fours Radellet 60 p. c. de gros.	200,000	14 04	2,802 50			
	Grains lavés . . . . .	581,500	15 52	9,024 65	»	»	»
	Coke industriel . . . .	1,555,000	13 68	21,268 42			
	— pour réchaud, pour usines et pour trains légers.	3,433,000	16 30	51,058 75			
	Coke spécial lavé pour fonderie.	225,000	25 76	5,796 »			
	Grosses gailettes . . .	50,000	22 09	1,104 70			
	Ensemble . . . .	4,053,339,795	8 34	8,772,099 54			
1898.	Charbon menu demi-gras.	344,200,308	7 85	2,703,370 68	320,205,500	7 85	2,513,613 18
	— menu gras . . .	157,244,970	8 84	1,390,326 82	153,184,350	8 84	1,354,149 65
	— menu maigre . . .	388,014,400	6 41	2,185,833 26	353,561,750	6 41	2,160,262 29
	— gailletteux . . .	35,207,823	10 14	386,927 88	898,600	10 14	9,091 52
	Total des charbons menus et gailletteux.	894,667,501	7 42	6,636,460 64	827,850,200	7 29	6,037,116 64
	Charbon pour forges . . .	9,685,700	8 54	82,695 42			
	— gailettes . . .	4,638,965	15 44	24,767 31			
	— pour fours à réchauffer.	5,605,000	9 28	52,024 56			
	Charbon pour fours Radellet 60 p. c. de gros.	270,000	13 90	3,753 »			
	Grains lavés . . . . .	2,631,000	7 43	18,748 87	1897 . . .		Trains-kilomètres. 47,217,361
	Coke industriel . . . .	1,535,000	12 34	18,942 26	1896 . . .		44,862,030
	— pour réchaud, pour usines et pour trains légers.	2,835,000	16 02	42,593 75			
	Coke spécial lavé pour fonderie.	90,000	19 78	1,780 »			
	Ensemble . . . .	918,958,466	7 49	6,884,762 84			

(1) Ces charges sont conventionnelles, elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons de charge ; etc., etc.

Tout wagon vide de 10 à 15 tonnes, circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises, compte pour 1 1/4 unité wagons-traineaux, etc., etc.

*Consommation de charbon des locomotives.*

DES LOCOMOTIVES									
par train-kilomètre.		par locomotive-kilomètre avec train.		par locomotive-kilomètre en général.		par véhicule-kilomètre.		par charge unité-kilomètre transportée.	
Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
49.37	0.457	47.67	0.444	43.84	0.442	4,243	0.010	0.44422	0.00364
48.45	0.435	47.03	0.424	43.39	0.098	4,489	0.009	0.43104	0.00314

Locomotives-kilomètres avec train.  
54,766,631

Locomotives-kilomètres à charge, à vide et en manœuvres.  
66,252,272

Véhicules-kilomètres chargés et vides.  
734,281,690

Charges unités-kilomètres (1).  
2,058,969,963

48,606,376

61,806,886

696,057,055

1,920,557,802

véhicules circulent. Ainsi, par exemple : à 5 essieux, ainsi que les voitures surbaissées, demi-surbaissées, à couloir pour train lourd, etc., qui comptent pour 2 1/2 unités de charge; les wagons chargés de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge, de même que les fourgons et les

## A

[ N° 160. ]

( 158 )

## N° XXVII. — Éclairage des stations, ateliers et dépendances.

## A. — Éclairage électrique.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS												Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES		
		Lampes à incandescence.				Lampes à arc.											
		de 10 bougies ou 0,4 ampères.	de 16 bougies ou 0,6 ampères.	de 25 bougies ou 0,9 ampères.	de 32 bougies ou 1,2 ampères.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.				
1885	7	*	*	*	*	*	48	59	*	9	*	22	2	140	4,360		
1890	49	*	249	*	*	*	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4		
1895	32	150	2,035	38	76	27	142	288	55	128	142	31	2	3,124	9,422.4		
1896	32	155	2,090	38	117	31	143	322	56	130	189	31	2	3,274	10,067.6		
1897	33	149	2,274	49	210	33	180	409	71	140	199	21	*	3,732	11,798.3		

## B. — Éclairage au gaz.

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				TOTAL.	CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.		Quantités.	Dépenses.	
1883. . . . .	202	7,406	12,537	20,143	Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.	0.475
1885. . . . .	219	7,281	12,842	20,342	4,545,516	795,887	v	0.469
1890. . . . .	597	8,496	13,950	23,043	4,334,962	688,559	98	0.438
1895. . . . .	674	8,596	14,723	23,993	6,477,043	754,704	31	0.422
1896. . . . .	(*) 709	(*) 8,781	(*) 14,985	24,475	5,899,431	747,240	68	0.420
1897. . . . .	758	8,860	15,168	24,786	5,823,578	696,443	48	0.419

N° XXVII<sup>bis</sup>. — Éclairage des trains au gaz riche.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
1885 . . .	127	Mètres cubes. 245,420	Fr. C. 118,000	Fr. C. 929 15	Fr. C. 0.481
1885 . . .	150	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 57	0.520
1895 . . .	218	455,254	110,026 67	504 71	0.254
1896 . . .	217	480,450	(*) 116,755 16	(*) 538 04	(*) 0.245
1897 . . .	235	555,567	156,202 81	554 18	0.248

(f) Chiffres rectifiés.

N° XXVIII. — *Approvisionnements en magasin.*

Service de la traction et du matériel.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX.	CHIFFRES correspondants pour 1896 (tarif de 1897).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1897 (tarif de 1897.)	restant à fournir en 1898 sur les marchés de 1897.		
<b>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1897 :</b>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	810,387 64	488,342 85	998,730 49	555,507 28
Combustibles . . . . .	28,360 49	•	28,360 49	22,688 08
Huile d'éclairage . . . . .	109,704 08	28,415 69	137,819 77	129,680 93
Huiles et matières de graissage . . . .	117,002 08	44,690 18	131,692 26	104,644 31
Bois de construction. . . . .	1,172,902 62	45,169 53	1,188,072 05	1,200,047 99
Pièces de rechange neuves ou de remplacement des locomotives et tenders, des voitures et wagons . . . . .	3,020,808 87	481,583 78	3,502,392 65	2,343,636 43
Aciers, fontes et fers divers . . . . .	525,418 94	7,965 68	533,384 62	523,461 92
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux . . . . .	351,394 45	2,002 3	353,396 45	379,475 78
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques . . . . .	119,691 57	•	119,691 57	81,745 87
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc. . . . .	293,925 97	2,877 93	298,403 90	260,272 05
Matières et objets divers. . . . .	1,515,583 09	62,717 44	1,578,300 53	1,714,943 63
<b>2° Matières et objets vieux :</b>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	207,043 17	•	207,043 17	138,423 05
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹). . . .	350,276 42	•	350,276 42	338,192 31
Total. . .	8,623,799 09	803,464 98	9,427,264 07	7,792,386 33
<b>3° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</b>				
Stations et ateliers . . . . .	2,323,786 60	•	2,323,786 60	1,822,127 45
Sections . . . . .	1,046,219 46	•	1,046,219 46	937,939 85
Ateliers. { Pièces de rechange et matières de remplacement à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	325,025 66	•	325,025 66	296,807 68
{ Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons . . . . .	4,679,258 3	•	4,679,258 3	4,425,343 50
Valeur totale des approvisionnements .	16,998,088 51	803,464 98	17,801,853 49	15,293,904 81

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

## A

[ N° 160. ]

( 140 )

## N° XXIX. — Quantités et valeurs des principaux

(Développements à l'appui)

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1896.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.
4	Accouplement pour injecteur entre locomotive et tender.	Pièce.	194	4,034 ▶
2	Aciers divers . . . . .	Kil.	194,353	67,181 53
3	Antimoine . . . . .	—	1,604	1,203 ▶
4	Bandages divers . . . . .	—	701,848	204,902 76
5	Blanc de zinc . . . . .	—	9,509	3,771 49
6	Blocs en fonte pour frein de locomotive et tender . . . . .	Pièce.	22,422	33,389 98
7	— — pour frein de voiture et wagon (Westinghouse).	—	22,860	21,060 65
8	Blocs en bois pour frein . . . . .	—	62,837	26,547 27
9	Bois divers . . . . .	M <sup>2</sup>	48,562	1,147,679 45
10	Boisseaux divers pour buttoirs, à la pièce . . . . .	Pièce.	6,690	56,165 44
11	— — au kilog.	Kil.	21,842	2,978 21
12	Boîtes à huile diverses, à la pièce . . . . .	Pièce.	46,542	72,773 92
13	— — au kilog.	Kil.	36,442	20,147 49
14	Boulons polis et bruts pour locomotives . . . . .	—	35,654	49,106 02
15	— — pour voitures et wagons . . . . .	—	186,682	60,405 48
16	Boyaux en caoutchouc divers . . . . .	Pièce.	3,484	38,793 42
17	Brides en fer pour tendeurs . . . . .	—	45,773	20,642 94
18	Caoutchouc en cordes . . . . .	Kil.	2,399	46,592 47
19	Capsules en cristal . . . . .	Pièce.	2,093	3,837 35
20	Carcasses en bronze . . . . .	—	4,865	7,847 ▶
21	Cérouse . . . . .	Kil.	19,244	6,815 01
22	Chaines de sûreté pour voitures et wagons . . . . .	Pièce.	9,056	25,908 50
23	— ordinaires diverses . . . . .	Kil.	3,405	4,295 21
24	Chenvre fin . . . . .	Kil.	42,949	43,823 66
25	Charbons divers . . . . .	Tonne.	67,267	569,398 95
26	Cheminiées en verre et en cristal . . . . .	Pièce.	103,868	12,139 26
27	Clous d'épingle n° 4 à 16 . . . . .	Kil.	32,024	5,103 97
28	Coke industriel . . . . .	Tonne.	899	41,637 29
29	— d'usine à gaz . . . . .	—	63	4,020 84
A reporter . . .				2,475,901 63

*objets approvisionnés dans les divers dépôts.*

de l'annexe XXVIII.)

VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	1897.			<i>Observations.</i>
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
4,034 »	275	5,202 50	6,773 25	
85,452 45	235,670	400,276 47	98,977 06	
1,454 99	2,023	1,458 f3	1,456 32	
218,834 74	1,614,610	466,303 49	466,303 49	
3,780 25	10,127	3,986 56	3,986 56	
43,699 49	27,020	51,156 85	55,873 25	
26,420 72	29,020	35,122 40	37,268 85	
30,769 53	48,001	23,966 57	23,709 99	
1,273,920 68	49,907	4,263,335 24	1,394,592 22	
75,640 85	4,884	55,020 77	56,948 10	
3,427 37	16,170	3,075 13	3,417 55	
90,900 50	18,438	90,720 17	102,482 22	
29,050 45	30,775	22,679 94	22,891 51	
27,424 19	37,724	29,042,65	33,936 09	
70,974 30	198,645	73,433 48	88,884 39	
44,882 92	1,631	22,637 05	20,182 30	
21,203 65	7,383	9,168 10	9,233 20	
17,836 32	1,504	12,898 43	12,931 49	
3,833 85	2,521	4,613 40	4,674 »	
8,432 53	2,189	9,336 55	9,540 70	
6,918 40	44,076	15,531 25	15,531 25	
25,912 90	6,343	14,752 55	14,752 55	
1,373 07	9,459	3,817 35	3,860 70	
14,340 33	14,851	16,484 23	16,484 23	
595,611 65	807,988	672,682 74	774,216 98	
14,899 24	192,249	19,046 85	18,803 24	
5,443 65	91,177	17,220,01	17,221 79	
12,222 45	673	16,925 89	22,567 70	
999 85	64	973 30	1,067 60	
2,782,787 74		3,060,827 39	3,336,256 28	

## A

[ N° 160. ]

( 142 )

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1896.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.
	Report. . .	"	"	2,475,904 63
30	Colliers pour ressort de suspension de voitures et de wagons. . . . .	Pièce.	5,874	17,874 27
31	Contre-plaques . . . . .	Pièce.	4,660	15,142 45
32	Cordes pour signaux . . . . .	Kil.	6,832	5,806 66
33	Contrepoids avec levier. . . . .	Pièce.	3,952	4,879 10
34	Cornues en fonte pour four à gaz . . . . .	Kil.	47,054	4,705 10
35	Corps de piston . . . . .	Pièce.	443	9,148 20
36	Couleurs préparées. . . . .	Kil.	25,028	10,133 39
37	Courroies pour portières . . . . .	Pièce.	6,388	5,306 17
38	Coussinets alésés divers, à la pièce. . . . .	Pièce.	2,076	14,091 66
39	— — — au kilogramme. . . . .	Kil.	15,266	23,392 21
40	Cuivre bronze, jaune et rouge . . . . .	Kil.	383,243	504,933 48
41	Cylindres avec chapelle pour locomotive. . . . .	Pièce.	87	56,248 *
42	Déchets de colon divers. . . . .	Kil.	68,842	18,987 39
43	Draps divers . . . . .	Mèt. ct.	4,046	6,999 80
44	Écrous divers . . . . .	Kil.	21,965	7,863 76
45	Équerres diverses . . . . .	Pièce.	12,937	29,013 75
46	Essieux divers. . . . .	Kil.	352,796	181,790 85
47	Étain . . . . .	Kil.	15,527	23,446 46
48	Fer battu en barres et pièces de grosse forge ébauchées. . .	Kil.	187,210	42,804 62
49	— en tôle divers . . . . .	Kil.	624,807	91,990 99
50	Fer étiré, divers . . . . .	Kil.	780,495	128,818 99
51	Fer d'angle et profilé . . . . .	Kil.	717,139	103,966 52
52	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées. . . . .	Kil.	183,174	21,896 50
53	Grille en fer pour locomotives. . . . .	Paquet.	28,650	41,149 89
54	Huile de colza ou de noyette épurée . . . . .	Kil.	155,869	80,995 29
55	— minérale pétrole . . . . .	Litre.	382,334	30,208 66
56	— — — graissage . . . . .	Kil.	481,649	97,048 32
57	Injecteurs pour locomotives. . . . .	Pièce.	348	33,043 84
58	Mattresses feuilles de ressorts. . . . .	Kil.	37,058	7,441 68
59	Manomètres métalliques . . . . .	Pièce.	948	42,426 55
A reporter. . .			"	4,404,122 77

VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	1897.			<i>Observations.</i>
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
2,752,787 74	»	3,060,527 39	3,335,265 28	
26,460 30	5,943	27,520 42	26,050 70	
15,442 45	4,285	3,947 »	4,405 »	
5,943 75	2,785	2,422 74	2,422 74	
4,879 40	2,949	4,447 41	3,998 46	
4,705 40	31,193	3,419 30	3,743 46	
18,346 70	467	18,596 89	10,877 40	
10,225 68	26,503	42,356 91	12,342 21	
5,023 20	6,956	5,209 29	5,209 29	
11,287 81	4,398	7,710 95	7,755,90	
24,586 05	48,240	29,512 98	29,578 78	
525,060 51	455,484	606,183 01	624,358 40	
58,571 »	96	55,979 40	61,524 40	
20,664 66	474,036	64,395 57	64,395 57	
6,353 37	42,444	77,738 41	77,738 41	
8,949 93	48,638	7,057 34	7,057 34	
29,498 76	43,916	30,990 77	26,756 46	
203,484 85	246,861	199,871 90	199,871 90	
24,067 58	62,784	97,313 68	97,313 68	
42,570 45	225,933	58,485 70	58,483 70	
103,703 43	914,383	117,624 43	116,900 65	
120,914 71	583,327	110,775 64	109,025 98	
126,914 78	783,888	132,871 42	123,314 49	
21,896 50	238,427	27,394 88	27,394 88	
43,718 58	31,929	59,194 79	59,491 79	
102,802 03	169,956	144,863 70	98,324 27	
46,398 28	277,278	45,448 86	28,204 67	
118,045 02	533,803	134,644 22	124,365 93	
32,761 50	347	23,299 34	29,269 50	
7,411 58	33,885	6,777 60	6,839 92	
11,874 78	4,004	12,753 »	12,680 46	
4,636,742 82		5,155,698 34	5,394,643 71	

## A

[ N° 160. ]

( 144 )

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1896.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896
	Report. . .	*	*	4,104,122 77
61	Menottes de ressorts. . . . .	Pièce.	48,470	21,378 37
62	Métal blanc . . . . .	Kil.	29,219	39,944 76
63	Nattes pour voitures.. . . . .	Pièce.	3,653	9,006 60
64	Nickel, bronze, etc. . . . .	Kil.	2,856	2,854 26
65	Pistons à vapeur pour locomotives . . . . .	Pièce.	49	446 50
66	— pour bulloirs . . . . .	Pièce.	8,838	59,006 65
67	Porte-disque pour voitures et wagons. . . . .	Pièce.	24,608	7,378 80
68	Plomb à plomber. . . . .	Kil.	30,586	9,531 89
69	Ressorts de suspension et de traction. . . . .	Pièce.	9,455	419,038 25
70	— — — — —	Kil.	290,489	59,398 05
71	Riblonds et limaille de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés . . . . .	Kil.	6,805	3,490 97
72	Rivets en acier et en fer. . . . .	Kil.	118,764	43,674 09
73	Robinets divers . . . . .	Pièce.	2,840	16,613 53
74	Rollings. . . . .	Kil.	8,433	4,757 85
75	Rouleau en fonte brut pour cercles de piston de locomotives . . . . .	Kil.	44,412	4,444 23
76	Roues de locomotive montées sur essieu droit . . . . .	Paire.	4,309	4,574,529 ,
77	— — — coudé. . . . .	Paire.	372	956,700 ,
78	— non montées . . . . .	Pièce.	327	142,110 ,
79	— sans bandages . . . . .	Pièce.	98	37,160 ,
80	Roues de tender montées sur essieu . . . . .	Paire.	744	327,360 ,
81	— non montées . . . . .	Pièce.	,	,
82	— sans bandages . . . . .	Pièce.	3	300 ,
83	Roues de voiture ou wagon, sur essieu . . . . .	Paire.	5,708	4,432,724 50
84	Roues de voiture ou wagon non montées . . . . .	Pièce.	320	42,410 ,
85	Roues de voiture ou wagon sans bandages. . . . .	—	462	27,720 ,
86	Savon brun . . . . .	Kil.	22,582	6,457 82
87	Semelles porte-bloc pour frein de wagon. . . . .	Pièce.	748	4,712 40
88	Siccatif. . . . .	Litre.	4,434	3,435 39
89	Soudures diverses . . . . .	Kil.	4,284	6,944 42
90	Suifs. . . . .	—	27,620	44,914 38
	A reporter. . .	*	*	9,079,653 48

VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	1897.			<i>Observations.</i>
	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
4,536,742 82	»	5,455,698 34	5,394,643 74	
19,847 69	36,675	42,646 44	42,638,80	
43,075 47	25,945	38,200 04	38,396 94	
8,476 28	6,236	16,546 70	16,546 70	
2,884 26	2,619	2,619 »	2,619 »	
997 50	43	914 »	718 20	
88,282 50	6,337	69,536 50	70,080 05	
9,839 60	48,334	7,334 40	7,334 40	
9,597 28	13,439	4,703 87	4,703 87	
137,967 14	8,379	129,350 79	134,595 65	
72,363 88	310,933	75,215 95	89,327 47	
3,490 97	2,407	4,153 28	4,153 28	
50,004 08	156,506	64,765 93	67,683 79	
19,100 09	2,229	17,551 50	23,007 40	
4,879 80	2,834	4,698 60	4,698 60	
4,441 23	44,019	4,401 84	4,401 84	
4,571,529 »	4,337	4,605,329 »	4,605,329 »	
956,700 »	390	998,300 »	998,300 »	
142,440 »	299	130,365 »	130,365 »	
37,460 »	37	41,160 »	41,160 »	
327,360 »	808	355,520 »	355,520 »	
»	3	495 »	495 »	
300 »	3	300 »	300 »	
1,432,724 50	6,403	1,613,859 »	1,613,859 »	
42,440 »	248	29,760 »	29,760 »	
27,720 »	447	26,820 »	26,820 »	
5,959 46	22,804	6,043 30	6,043 30	
6,918 »	4,547	14,309 75	14,309 75	
3,431 43	9,568	7,944 77	7,944 77	
6,954 72	5,954	7,623 30	5,020 86	
14,914 38	23,764	42,833 47	41,645 23	
9,588,138 48	»	10,422,896 47	10,686,618 58	

## A

[ N° 160. ]

( 146 )

N <sup>o</sup> d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1896.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.
	Report. . .	»	»	9,079,553 48
91	Tampons graisseurs pour bouteilles à huile. . . . .	Pièce.	34,574	11,051 98
92	Tapis divers pour voitures. . . . .	Mèt. ct.	3,017	33,596 56
93	Tendeurs pour locomotives, voitures et wagons . . .	Pièce.	4,423	10,729 50
94	Tiges filetées pour tendeurs. . . . .	—	2,030	8,648 40
95	Toile à voile pour bâches et pour impériales . . . . .	Mèt. ct.	423,803	444,032 23
96	Tôles porte-tubes . . . . .	Kil.	37,729	56,335 86
97	Torchons en coton . . . . .	Pièce.	44,264	2,251 80
98	Tubes à fumée en laiton. . . . .	Kil.	318,169	326,173 92
99	Tuyaux en cuivre rouge. . . . .	—	16,417	29,403 33
100	— en fer étiré avec manchons divers. . . . .	Mèt. ct.	7,957	5,949 55
101	Vernis divers . . . . .	Litre.	7,219	24,025 40
102	Verre à vitres. . . . .	Mèt. car.	4,065	7,086 51
103	Vis à bois en fer. . . . .	Douz.	146,954	9,863 63
104	Zinc en feuilles . . . . .	Kil.	8,458	3,399 24
			Totaux. . .	9,746,069 76
	Valeur des objets et matières pour frein Westinghouse . . .	»	»	496,855 22
	— — — pour l'éclairage électrique . . .	»	»	75,399 48
	— — — non dénommés ci-dessus. . .	»	»	2,768,236 44
	Valeur des approvisionnements à la disposition des sections de la voie. . . . .	»	»	943,795 51
	Valeur des objets de matériel approvisionnés (mobilier, outillage, etc.). . . . .	»	»	515,120 54
	Valeur totale des approvisionnements disponibles pour les services de la traction et du matériel, calculée au prix du jour . . . . .	»	»	14,245,476 35

1897.				<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	QUANTITÉS	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
9,588,438 48	,	10,422,896 47	10,686,618 58	
11,470 25	47,354	16,450 16	16,443 38	
33,596 56	1,405	7,491 55	7,936 93	
12,360 45	3,797	32,747 65	34,168 95	
9,807 45	1,674	8,014 05	10,024 20	
137,704 57	79,471	91,929 43	81,442 25	
63,532 82	39,006	67,822 09	67,822,09	
2,439 24	47,998	3,419 96	3,419 96	
369,582 30	204,555	234,793 42	219,438 99	
29,833 38	14,866	27,675 22	27,793 89	
6,440 32	8,937	10,006 02	11,540 93	
21,895 69	9,481	28,078 55	28,078 55	
7,086 51	6,911	9,675 61	9,675 61	
11,944 83	493,316	20,022 94	22,487 28	
3,639 56	40,480	4,561 42	4,870 01	
10,308,572 08	.....	10,985,284 24	11,260,431 60	
197,960 49	.....	301,213 56	298,953 64	
71,907 66	.....	78,687 69	77,810 37	
2,833,934 39	.....	3,776,296 22	3,834,214 46	
937,939 85	.....	1,046,219 16	1,044,932 47	
515,658 93	.....	810,387 64	823,624 72	
14,885,293 10	.....	16,998,088 51	17,339,666 66	

N° XXX. — *Magasins et dépôts.*

(Valeurs comprises dans les données des annexes XXVIII et XXIX.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements	Approvisionnements	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliqua- toires. (Tarif de 1898.)
	restant au 31 décembre 1896. (Tarif de 1897.)	restant au 31 décembre 1897. (Tarif de 1897.)	En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Ans . . . . .	306,065 97	525,759 66	»	73,204 31	341,228 80
Anvers-Dam . . . . .	195,019 37	203,037 96	10,038 59	»	208,791 90
Braine-le-Comte. . . . .	254,194 41	278,786 75	24,592 34	»	293,852 01
Bruxelles (dépôt des imprimés) . .	82,036 68	88,451 59	6,414 71	»	90,801 81
Bruxelles-Quartier-Léopold . . . .	368,195 50	555,774 02	»	12,419 48	561,898 66
Gand . . . . .	1,277,021 75	929,858 40	»	547,185 33	978,520 77
Jemelle . . . . .	294,763 15	580,416 59	85,653 24	»	398,731 96
Liège . . . . .	92,135 »	130,036 80	37,901 80	»	132,223 05
Luttre . . . . .	684,780 68	789,050 71	124,270 03	»	792,159 25
Malines. . . . .	2,754,926 01	4,048,511 43	1,293,585 44	»	4,118,558 43
Mons . . . . .	1,005,780 07	1,096,115 56	90,335 49	»	1,154,534 28
Totaux. . . . .	7,383,814 59	8,625,709 09	+ 1,239,984 50		8,871,080 92

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

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,054	863,198	58.55	11.20	12.43	101,360 *	20,509 60	115,169 89
1873 . .	280,117	160,285	1,267,573	28.50	10.45	15. *	160,622 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	237,602	196,682	1,729,458	28.50	10.45	15. *	204,613 79	33,065 80	252,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,324,100	28.50	10.45	15. *	228,660 *	35,107 20	318,621 19
1876 . .	514,772	291,712	2,553,112	26.20	10.95	13.70	244,705 *	47,919 80	352,538 42
1877 . .	389,822	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,883 03	50,909 *	347,796 55
1878 . .	412,656	582,950	3,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 *	62,015 90	360,944 59
1879 (*) .	(*) 315,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,137 50	356,701 10
1880 (*) .	800,855	645,215	4,266,676	31.75	14.50	12.80	601,809 *	98,535 *	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	33.13	12.85	13.18	645,707 22	130,409 *	734,632 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	15.25	1,029,818 08	178,650 *	710,397 60
1883 (*) .	1,780,802	1,261,796	7,025,596	56.48	12.90	15.80	1,275,282 86	192,348 *	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,731 12	187,517 *	834,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14.80	2,064,860 55	192,029 50	923,822 40
1886 . .	3,520,890	1,347,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	107,954 35	982,298 18
1887 . .	3,697,578	1,448,914	9,623,510	58.32	12.82	14.57	2,714,712 11	213,758 07	1,112,372 28
1888 . .	4,146,620	1,550,238	11,294,984	58.27	12.67	14.64	3,075,855 02	228,625 59	1,327,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	3,508,947 64	240,889 28	1,456,385 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	3,529,520 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	13. *	14.76	4,387,684 90	291,400 95	2,061,845 51
1893 (*) .	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	13.02	14.74	4,989,210 11	504,755 58	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,375,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 83	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,875,967 77	535,574 29	3,118,740 20
1897 (*) .	8,671,458	2,564,536	30,183,821	59.24	13.05	15.15	6,999,592 36	552,232 38	3,597,555 86

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnement. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnement.

(4) Réduction du tarif d'abonnement et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1895. (Voir annexe suivante.)

(6) Voir page 38 les modifications apportées, à partir du 1er mai 1897, aux tarifs d'abonnement ordinaires et d'abonnement pour ouvriers.

N° XXXII. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.*

MOIS.	ANNÉE 1896.								ANNÉE 1897.							
	MOUVEMENT.				RECETTES.				MOUVEMENT.				RECETTES.			
	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.	3 <sup>e</sup> classe.	Total
Janvier . . .	510	1,279	2,015	3,604	45,500	48,602	50,575	114,477	552	1,270	2,104	3,726	17,575	48,260	52,600	118,455
Février . . .	247	1,190	1,949	3,395	12,550	43,562	48,725	106,637	520	1,285	2,154	3,766	16,425	48,754	53,850	119,029
Mars . . . .	342	1,298	2,231	5,891	17,100	49,524	56,275	122,699	565	1,403	2,050	4,396	18,100	55,314	65,750	157,164
Avril . . . .	351	1,383	2,100	5,924	17,550	52,555	54,730	124,835	430	1,285	2,655	4,350	21,400	48,830	65,875	156,105
Mai . . . .	401	1,417	2,507	4,125	20,050	55,846	57,675	131,571	532	1,045	3,374	4,751	18,255	41,800	77,602	157,635
Juin . . . .	547	1,325	2,715	4,785	27,550	57,874	67,825	135,040	881	1,119	3,568	5,566	48,401	44,760	82,018	178,179
JUILLET . . .	981	1,876	3,044	5,871	47,480	71,288	76,100	194,858	883	1,556	4,046	7,387	48,540	62,240	115,758	224,558
Août . . . .	1,427	3,240	4,601	9,268	71,150	123,120	115,025	309,295	1,116	2,480	7,740	11,330	61,218	99,200	178,020	338,458
Septembre . .	748	2,578	3,360	6,086	37,500	90,364	89,000	216,664	698	1,054	3,555	7,887	38,282	66,160	127,305	231,747
Octobre . . .	505	1,596	2,587	4,088	25,250	60,648	64,675	130,573	376	1,086	3,834	5,296	20,599	43,440	88,182	152,921
Novembre . .	365	1,370	2,261	4,002	18,250	52,288	56,325	127,063	510	940	3,178	4,434	17,380	57,600	73,094	128,074
Décembre . .	306	930	1,531	2,787	15,225	36,100	58,275	89,600	223	661	2,190	3,085	12,295	26,440	50,577	89,310
Totaux . . .	8,500	19,515	31,009	57,024	524,525	741,551	773,225	1,841,301	6,301	18,782	43,895	65,978	338,446	620,798	1,028,631	1,987,875

N° XXXIII. — *Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs.*

Réseau de l'Etat. — Années 1897 et 1896.

N° XXXIII. — *Collisions et déraillements*

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS														
		VOIE.							MATERIEL ROULANT.							
		Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).					Autres déféctuosités ou avaries au matériel roulant.							
1	Collisions aux stations . . .	1897. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	10
	Moyenne (1). . . .	"	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	13
2	Collisions aux bifurcations . . .	1897. . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Moyenne (1). . . .	"	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1897. . . .	"	"	2	"	"	"	"	2	2	"	"	"	"	1
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Moyenne (1). . . .	"	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1897. . . .	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Moyenne (1). . . .	"	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1897. . . .	"	"	2	"	"	3	2	"	"	"	"	"	"	1
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2
	Moyenne (1). . . .	"	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1897. . . .	"	"	2	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	1
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
	Moyenne (1). . . .	"	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1897. . . .	1	1	2	1	1	2	2	1	1	3	2	1	2	17
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	11
	Moyenne (1). . . .	"	3	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	24
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1897. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Moyenne (1). . . .	"	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Ensemble . . . .	1897. . . .	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	10
		1896. . . .	2	2	2	2	2	2	2	4	3	3	2	2	2	13
	Moyenne (1). . . .	"	1	4	1	1	1	1	6	6	6	6	2	2	2	10

(1) Établie sur les résultats des dix-huit dernières années.

(2) Pour les années 1835 à 1897, voir annexe XXXV.

## *de trains. — Accidents de personnes y relatifs.*

— Années 1897 et 1896.

N° XXXIV. — Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou à des déraillements de trains.

Année 1897.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Confusionnés.	TOTAL.
<b>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</b>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	2	15	9	24
En tombant ou sautant d'un train en marche, en pleine voie.	6	5	5	14
En circulant dans l'intérieur des stations . . . . .	5	3	4	7
Lors de la fermeture des portières . . . . .	3	22	15	35
Dans d'autres circonstances . . . . .	1	2	11	14
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>12</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>94</b>
<b>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :</b>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés . . .	5	12	5	20
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	6	1	1	8
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer . . . . .	2	10	1	13
En circulant dans les stations . . . . .	2	6	,	8
— le long de la voie. . . . .	7	1	,	8
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres . . . . .	1	14	6	21
Dans d'autres circonstances . . . . .	2	1	3	6
Irrésistible, folie, suicide . . . . .	52	3	,	55
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>55</b>	<b>48</b>	<b>16</b>	<b>119</b>
<b>C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :</b>				
<b>1° Dans les stations :</b>				
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 . . . . .	2	14	1	17
En passant au-dessus des butoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres . . . . .	,	1	,	1
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant . . . . .	1	25	7	31
Pris entre les butoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage. . . . .	5	9	,	12
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules . . . . .	11	101	19	131
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises . . . . .	1	245	128	372
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances . . . . .	,	117	42	159
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>48</b>	<b>508</b>	<b>197</b>	<b>725</b>
<b>2° Dans les ateliers :</b>				
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 . . . . .	,	,	,	,
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules . . . . .	,	3	,	3
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>,</b>	<b>3</b>	<b>,</b>	<b>3</b>

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
3º En accrochant des véhicules . . . . .	2	69	13	84
4º En décrochant des véhicules . . . . .	1	22	7	30
5º Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de gardes-barrières . . . . .	5	5	»	6
6º Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de gardes-route . . . . .	5	2	»	5
7º Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :				
Tombés du train en marche en ouvrant ou enfermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant . . . . .	»	1	»	1
Blessés sans chute dans les mêmes circonstances . . . . .	»	11	4	15
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations . . . . .	»	11	2	15
Atteints dans d'autres circonstances . . . . .	»	4	2	6
TOTAUX . . . . .	»	27	8	35
8º Autres agents des trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :				
Tombés d'un train en marche . . . . .	2	5	»	7
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes . . . . .	»	4	1	5
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules . . . . .	»	16	3	19
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations . . . . .	»	18	2	20
Atteints dans d'autres circonstances . . . . .	5	79	14	98
TOTAUX . . . . .	7	122	20	149
9º Agents atteints en dehors de tout service :				
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant . . . . .	1	1	1	3
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . . . .	5	1	»	6
Accidents divers . . . . .	»	»	»	»
TOTAUX . . . . .	6	2	1	9
10º 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 . . . . .	2	5	1	8
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules . . . . .	»	6	»	6
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules . . . . .	»	2	»	2
TOTAUX . . . . .	2	13	1	16
11º Agents d'autres administrations :				
Postes, télégraphes, marine, etc. . . . .	1	1	1	3
Agents des stations communes . . . . .	»	2	»	2
TOTAUX . . . . .	1	3	1	3
Ensemble pour le littéra C . . . . .	43	774	248	1,065

## N° XXXV. — Dénombrement des accidents

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée (*)	Voyageurs.						Employés et ouvriers.						Personnes				
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.)		TOTAL		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies, etc.)		TOTAL		Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc				
		Tuées	Blessés et contumionnés	Tuées	Blessés et contumionnés	Tuées	Blessés et contumionnés	Ensemble	Tuées	Blessés et contumionnés	Tuées	Blessés et contumionnés	Ensemble	Tuées	Blessés et contumionnés			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
1833	13	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
1836	36	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
1837	91	0	0	1	2	1	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0		
1838	203	0	0	4	0	6	0	2	0	5	3	5	0	10	0	0		
1839	273	0	0	2	0	2	0	2	0	6	9	6	0	15	0	0		
1840	325	0	0	2	0	2	0	2	0	1	6	6	0	11	0	0		
1841	341	1	4	0	4	1	8	9	0	3	2	2	0	15	1	0		
1842	599	0	2	0	1	0	5	5	0	2	4	4	0	8	0	1		
1843	483	0	1	4	15	4	14	18	0	1	5	7	0	11	5	0		
1844	560	0	0	2	2	3	11	14	1	3	1	7	0	12	4	0		
1845	560	0	0	2	7	2	7	9	0	0	4	11	0	20	5	0		
1846	560	0	0	4	0	6	4	4	0	5	17	5	0	17	8	0		
1847	570	0	0	3	0	5	0	5	0	3	17	5	0	17	6	0		
1848	595	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	5	0	14	5	4		
1849	625	0	0	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	187	68	56		
1850	715	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1851	745	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	11	12	21	11		
1852	746	0	1	0	3	0	4	4	0	2	0	0	25	9	25	10		
1853	746	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	15	18	22	55	6		
1854	747	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3	21	5	27	12		
1855	749	0	0	0	2	1	2	1	0	5	9	36	9	40	11	12		
1856	749	0	0	1	0	5	0	4	0	2	12	50	12	32	44	7		
1857	749	0	0	1	1	4	1	6	0	1	20	25	21	29	50	6		
1858	749	0	0	1	5	1	5	6	0	0	30	35	50	55	65	7		
1859	749	0	0	1	5	1	5	6	0	0	46	52	46	34	100	19		
1860	749	0	0	2	5	2	5	5	0	0	46	60	44	80	121	20		
1861	749	0	0	2	5	2	5	5	0	0	55	62	55	62	125	15		
1862	749	0	0	1	5	0	4	4	0	0	55	55	50	55	95	6		
1863	749	0	0	1	4	1	6	7	0	0	30	35	50	55	65	7		
1864	749	0	0	1	5	1	5	6	0	0	46	52	46	34	100	19		
1865	749	0	0	2	5	2	5	5	0	0	46	60	44	80	121	20		
1866	790	0	1	7	1	15	16	16	0	14	42	60	44	80	121	19		
1867	865	0	0	3	3	3	5	6	0	0	55	62	55	62	125	15		
1868	865	1	12	0	6	1	18	19	0	9	29	34	31	65	94	18		
1869	865	0	0	2	3	2	5	5	0	0	41	51	41	55	94	22		
1870	869	0	0	1	2	1	2	2	0	0	25	36	25	36	59	26		
1871	1,422	1	7	2	3	3	10	15	0	16	58	44	40	60	100	41		
1872	1,470	0	11	12	13	2	21	26	0	14	85	89	60	105	165	25		
1873	1,875	6	20	5	8	9	28	57	0	9	76	128	76	137	215	40		
1874	1,929	0	45	6	8	6	51	57	0	22	60	117	66	139	203	43		
1875	1,966	0	9	5	9	3	18	21	0	26	66	110	70	156	206	27		
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49	0	15	59	147	59	160	219	41		
1877	2,115	0	14	1	12	1	26	27	0	1	64	115	60	158	205	30		
1878	2,441	0	9	2	8	2	17	19	0	20	57	155	57	135	210	42		
1879	2,555	4	57	8	17	12	54	66	0	25	85	159	90	184	274	46		
1880	2,702	0	28	6	46	6	74	80	0	53	102	286	105	339	444	40		
1881	2,841	0	58	9	52	11	110	121	0	56	124	371	128	430	588	46		
1882	2,973	0	20	11	55	11	75	86	0	34	109	570	114	615	727	35		
1883	3,045	5	7	65	7	66	73	12	0	31	84	402	86	435	519	34		
1884	3,100	27	9	43	9	72	81	1	26	70	290	71	315	596	27	42		
1885	3,144	41	5	26	5	67	72	1	27	63	315	64	542	406	34	43		
1886	3,171	0	3	40	3	45	48	2	20	56	297	58	317	575	32	27		
1887	3,188	0	1	5	43	5	41	47	0	14	41	330	41	364	405	54	47	
1888	3,198	0	13	7	41	7	54	61	0	13	58	315	58	528	584	34	46	
1889	3,207	12	136	8	44	20	180	200	0	28	55	653	58	681	730	58	58	
1890	3,220	0	6	6	65	6	71	77	0	31	60	742	62	775	835	50	50	
1891	3,241	0	20	12	59	12	85	97	0	30	65	800	64	850	894	55	45	
1892	3,247	2	74	4	53	6	127	133	0	37	48	766	48	805	831	21	50	
1893	3,250	0	20	7	56	7	82	89	0	1	44	47	746	48	790	858	22	44
1894	3,280	0	16	6	63	6	81	87	0	26	55	802	50	828	864	30	49	
1895	3,270	19	125	6	71	25	194	219	0	45	40	902	45	947	992	26	45	
1896	3,302	1	116	5	68	6	184	190	0	35	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41	
1897	3,311	0	10	42	82	12	92	104	0	56	43	1,022	44	1,058	1,102	25	61	
	55	1,002	187	1,108	242	2,170	2,412	69	850	2,149	12,732	2,218	15,808	13,786	1,210	1,349		

(\*) Non compris les sections appartenant à des Compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat

de personnes depuis 1855.

étrangères à l'Administration, autres que voyageurs.				NOMBRE TOTAL				VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.			
Irrésist, folie, suicide.		TOTAL.		DES VICTIMES.									
Tuées.	Blessées et contumelie signifiées	Tuées.	Blessées et contumelie signifiées	Tuées	Blessées et contumelie signifiées								
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28			
3	3	3	3	3	1	1	421,459	50,370	50,370				
3	3	3	3	3	1	1	871,307	147,805	147,805				
3	3	3	3	3	2	3	1,584,577	307,970	307,970				
3	3	3	3	3	11	16	2,258,503	648,775	648,775				
3	3	3	3	3	11	18	1,932,731	681,420	872,785				
3	3	3	3	3	11	18	2,190,319	653,567	1,181,103				
5	2	4	3	4	7	21	2,659,744	1,010,120	1,491,983				
1	5	5	5	5	7	7	2,724,104	1,170,030	1,589,000				
5	7	7	2	9	12	23	3,083,549	1,396,485	1,877,170				
2	7	7	2	9	12	23	3,581,529	1,652,155	2,485,503				
2	10	6	16	16	15	27	3,470,678	1,512,775	2,726,510				
1	7	5	10	10	12	23	3,748,590	1,762,725	3,809,070				
3	8	4	12	11	15	26	3,658,965	1,599,840	2,866,985				
28		96	56	132	181	308	489	(1)	(1)	(1)			
4	15	11	24	25	33	38	6,458,424	2,555,732	3,282,961				
2	17	11	28	26	40	68	6,640,948	2,645,754	3,320,151				
4	14	6	20	27	34	61	7,140,640	2,075,050	3,321,814				
3	8	12	20	15	39	52	7,412,561	2,850,890	3,530,227				
2	13	14	27	24	55	79	7,840,594	2,911,550	3,749,050				
2	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	3,996,242				
2	11	10	21	55	43	78	8,818,952	3,408,597	6,573,758				
2	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774				
1	5	22	18	40	70	75	10,077,965	4,614,985	8,056,618				
3	23	19	42	68	114	182	11,657,417	5,371,582	10,037,669				
9	34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,054,794				
4	23	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897				
3	22	18	40	63	74	159	15,377,016	5,069,001	9,058,977				
4	26	26	52	30	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874,316				
6	47	36	85	90	106	196	18,282,057	6,952,792	15,545,827				
9	59	50	69	101	157	258	25,197,625	7,569,475	15,323,278				
9	49	51	100	154	216	350	29,101,509	9,040,477	20,852,140				
14	50	58	108	122	248	370	32,444,825	9,579,797	21,349,364				
11	49	36	84	122	189	311	34,961,012	9,881,099	20,861,890				
16	65	55	118	131	235	386	56,915,707	10,024,442	21,424,913				
13	45	52	75	109	198	505	57,421,220	10,621,524	22,051,95				
25	65	58	103	124	208	532	40,591,240	11,561,529	25,420,671				
18	50	16	66	152	234	406	40,926,427	12,707,669	23,409,296				
51	65	45	108	178	456	532	45,052,882	14,857,925	29,459,959				
25	63	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751,848				
27	65	55	96	188	721	909	47,906,137	17,706,457	34,955,373				
12	47	55	102	140	554	694	49,657,604	16,696,592	55,847,959				
16	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	55,268,703				
25	6	59	49	108	128	588	51,253,224	17,316,859	52,224,545				
21	4	55	51	84	114	591	51,657,884	17,946,659	53,452,567				
19	55	50	103	97	458	555	54,064,504	19,400,746	53,261,905				
19	2	55	47	100	118	627	57,883,610	20,777,889	57,588,594				
26	65	65	126	141	924	1,063	59,957,199	21,348,460	59,053,528				
20	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,352,541	59,931,755				
22	55	47	102	151	962	1,003	67,452,178	22,929,544	59,849,545				
29	50	52	82	104	962	1,088	68,315,978	22,880,637	59,955,975				
51	53	41	94	108	915	1,021	70,968,992	22,054,883	40,307,767				
29	59	50	109	101	959	1,060	74,773,172	25,960,496	41,286,780				
23	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	21,810,541	42,032,870				
23	2	51	45	94	109	1,505	1,414	82,676,592	25,508,913	44,544,245			
52	3	55	64	119	111	1,214	1,525	91,359,845	26,784,076	46,690,860			
632	113	1,842	1,462	5,504	4,502	17,200	21,502		—	—			

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

N° XXXVI. — Mouvement général des transports effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. Année 1897.

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR. et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
<b>1<sup>o</sup> Marchandises transportées aux conditions des quatre classes du tarif général.</b>				
Ardoises, pierres, craie, etc. . . . .	199,581	36,514	44,615	230,710
Armes, machines et mécaniques, etc. . . . .	14,453	1,642	2,722	18,817
Bières et autres boissons. . . . .	26,487	815	2,716	30,018
Bois de chauffage et de mines. . . . .	230,512	44,446	60,857	335,815
Bois de construction, etc. . . . .	253,210	40,997	25,803	320,010
Céréales, farines, etc. . . . .	774,209	125,634	80,727	980,570
Cbaux, plâtre et mortier . . . . .	322,590	50,778	90,895	464,263
Chiffons, os, etc. . . . .	61,842	9,449	12,893	83,886
Colis vides. . . . .	46,100	1,434	352	47,886
Combustibles. . . . .	818,219	173,983	321,441	1,313,643
Engrais . . . . .	366,537	61,673	68,902	497,132
Fers et aciers ouvrés, etc . . . . .	124,574	20,770	35,520	180,864
Fers et aciers non ouvrés. . . . .	349,058	57,428	85,529	492,015
Fruits . . . . .	13,405	576	3,702	17,683
Glaces. . . . .	20,147	728	—	20,875
Houblon . . . . .	410	—	95	505
Huiles et goudron. . . . .	17,570	1,092	1,461	20,123
Marchandises diverses. . . . .	268,032	33,390	57,772	359,194
Matières bitumineuses, etc . . . . .	11,067	502	339	11,908
Melasses . . . . .	36,106	426	3,444	39,678
Métaux, etc. . . . .	226,127	18,306	65,665	310,098
Minerais et produits de carrières non dénommés	35,347	13,970	10,052	59,369
Paille, fourrages et matières textiles. . . . .	53,238	10,634	9,189	73,031
Papiers et cartons. . . . .	40,901	732	2,004	43,637
Produits agricoles. . . . .	747,038	29,523	72,195	848,756
Produits céramiques, etc. . . . .	34,883	8,366	6,825	47,074
Produits de carrières . . . . .	743,996	108,075	96,906	948,976
Sels . . . . .	52,123	13,961	7,759	73,846
Sucre . . . . .	144,235	1,312	10,666	166,213
Terres . . . . .	63,628	15,909	36,264	115,801
Véhicules divers. . . . .	34,994	2,467	2,534	39,695
TOTALS. . . . .	6,070,339	881,935	1,489,212	8,441,486

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. Tonnes.)
	au départ des stations de l'Etat. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'Etat. (Tonnes.)		
<b>2<sup>e</sup> Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux.</b>				
N° 4. Combustibles et terres de charonnages.	2,737	164	583	3,486
2. — et produits de carrières.	725,183	42,917	37,481	805,581
2bis. —	42,426	»	6,905	49,331
2ter. Scories.	61,470	»	41,722	73,192
3. Produits divers	169,629	11,185	24,733	205,547
4. Marchandises diverses	24,241	96	2,529	26,836
5. —	4,587	1,550	2,524	8,661
Fruits	7,932	»	144	8,076
6. Verreries.	7,621	231	9,573	17,523
Machines, mécaniques et armes.	6,582	»	4,946	11,493
Autres marchandises.	61,099	4,879	10,699	76,677
6bis. Verreries	3,279	236	1,523	5,038
6ter. Verres à vitres en caisses.	32,103	10,650	394	43,147
7. Fers, produits de carrières, etc.	83,727	1,236	24,710	109,673
7bis. Fers, rails, accessoires de rails, etc.	308,529	8,569	42,302	356,400
8. Armes, cuivre, borate de chaux.	4,428	1,149	172	2,419
8bis. Sel gemme ou sel marin	969	138	»	1,107
9. Marchandises diverses	82,542	10,800	682	93,994
10. Objets d'exposition, de concours, etc.	»	74	»	74
11. Acier, fonte brute, mitraille.	40,524	5,513	26,462	72,099
12. Minéraux, etc..	514,407	530,825	166,552	1,174,784
12bis. Pierres calcaires.	497	4,360	21,480	26,337
13. Charbon anthraciteux	42,476	82,061	600	95,137
14. Combustibles	189,693	1,310	41,041	232,244
15. —	8,373	»	630	9,003
16. —	»	»	»	»
17. Marchandises diverses	255	»	»	255
18. —	3,988	»	»	3,988
19. —	4,337	3,372	2,123	9,832
20. —	183,584	»	20	183,601
21. —	»	27	936	963
22. Brai de goudron, de gaz, etc.	87,452	363	871	58,688
23. Sable en vrac.	»	»	174	174
24. Planchettes.	12,432	6,290	1,527	20,259
26. Marchandises diverses	400	292	38	430
28. —	»	»	3,100	3,100
30. Engrais.	386	9	34	429
Légumes, etc.	10,770	676	1,170	12,616
31. Brai de goudron, de gaz ou de houille.	43,219	3,168	6,844	53,231
33. Sable	300,684	35,546	29,803	366,035
35. Charbon maigre.	3,250	180	»	3,430
36. Engrais, cendrées, produits de carrières, betteraves, bois, etc.	621,148	98,778	147,485	867,381
et 36ter. Produits pr'l'amendnat des chemins, etc.	10,774	535	1,050	12,359
37. Engrais.	482,983	43,448	72,564	298,995
Matiériaux d'empierrement	»	»	200	200
38. Boues, immondices des villes, gadoue.	414,185	20,244	»	134,429
39. Produits des hauts-fourneaux.	2,399	»	»	2,399
<b>TOTAUX.</b>	<b>3,940,537</b>	<b>931,043</b>	<b>645,967</b>	<b>5,537,547</b>

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
<b>3° Aux conditions des tarifs spéciaux provisoires, des tarifs exceptionnels provisoires, et à des prix conventionnels.</b>				
Tarifs spé- cial provisoires.	47 Laine brute, peaux de mou- ciaux tons, etc. H. Combustibles . . . . .	30,756 4,389	» 400 40	30,756 4,529
		35,445	400	35,285
Tarifs exceptionnels provisoires.	5. Ciment . . . . . 6. Combustibles . . . . . 6bis. — . . . . . 8. Ciment . . . . . 10. Combustibles . . . . . 13. Sucre. . . . . 12. Combustibles . . . . . 28. Marne. . . . . 44. Fers et aciers . . . . . 31. Combustibles . . . . . 31bis. — . . . . . 34quarter. — . . . . . 39. Pavés. . . . . 40. Pierres, etc. . . . . 41. Déchets de carrières . . . 42. Rails, accessoires, etc. . . 43. Pavés. . . . . 45. Chaux, ciment et moellons.	47,353 1,350,852 7,353 30,664 31,449 16,742 12,811 72,632 » 2,734,329 21,225 28,004 » 3,440 15,450 » 330 62,723	» 9,589 241,343 » » » » » 30 506,274 » 4,500 » » » » » » 758,736	47,333 1,476,061 336,899 30,664 31,449 16,742 12,811 72,632 34,730 2,734,734 914,332 25,004 4,500 3,140 15,450 70,773 330 62,723 5,884,327
Transports livres soumis à des prix convention- nels.	Combustibles . . . . . Fers et aciers . . . . . Fonte brute . . . . . Matériaux pour chemins d'in- térêt agricole . . . . . Matériaux à pied d'œuvre. . . . Matériel pour le Nord-Belge. . . Pavés et pierailles . . . . . Marchandises diverses . . . . .	275,957 12,409 4,475 146,349 29,779 » 23,017 431,446	69,498 » » 32,325 » 477 4,214 173	348,543 12,409 36,084 179,839 29,779 477 24,231 433,237
	TOTAUX. . . . .	948,832	103,387	1,064,299
Ensemble des transports effectués par charges complètes en services intérieur et mixtes. . .		5,386,034	862,223	6,983,911
		16,396,910	2,693,201	20,662,944

N° XXXVII. — *Mouvement général du tonnage des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1897.*

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTAUXX. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
<b>De et vers l'Allemagne.</b>						
<i>Classes générale et secondaires.</i>						
Classe générale B . . . . .	9,582	2,877	10,623	5,075	28,457	
— secondaire A <sup>1</sup> . . . . .	492	615	857	2,499	3,863	
— — — A <sup>2</sup> . . . . .	780	1,022	490	456	2,718	
— — — S <sup>11</sup> . . . . .	483	750	448	41	1,422	
<b>Totaux . . .</b>	<b>11,307</b>	<b>5,264</b>	<b>11,818</b>	<b>7,771</b>	<b>36,160</b>	
<i>Tarifs spéciaux.</i>						
Bois . . . . .	97	11,045	4,857	136	42,805	
Brai et goudron . . . . .	»	40	31	16	87	
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc. . . . .	16,994	2,944	2,514	64	22,516	
Chaux. . . . .	5,693	189	22	65	5,969	
Chiffons . . . . .	2,381	110	469	20	2,680	
Combustibles . . . . .	3,315	260	103	»	3,678	
Cuir, peaux, etc. . . . .	425	209	277	58	969	
Divers . . . . .	1,991	241	1,633	3,553	7,448	
Eograins . . . . .	6,257	1,817	1,694	77	9,845	
Fers et aciers. . . . .	4,213	8,861	285	33	13,092	
Fruits, légumes, etc. . . . .	5,500	229	74	41	6,844	
Graines, etc. . . . .	31	377	114	»	622	
Matières bitumineuses . . . . .	747	3,137	27	33	3,944	
Matières textiles. . . . .	1,021	2,176	4,004	176	7,377	
Métaux . . . . .	7,826	9,005	3,857	219	20,607	
Minéraux, produits de carrières et terres. . . . .	29,661	22,835	3,889	1,242	59,627	
Pâtes à papier, chiffons, papier et cartons . . . . .	4,486	754	837	4,814	7,891	
Produits céramiques. . . . .	1,633	10,870	183	4,601	16,989	
Sels et acides . . . . .	2,262	16,789	39	178	19,268	
Sucres et mélasses. . . . .	»	10	38	452	500	
<b>Totaux . . .</b>	<b>94,533</b>	<b>91,238</b>	<b>23,049</b>	<b>42,778</b>	<b>221,568</b>	

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
<i>Tarifs exceptionnels.</i>						
Acides . . . . .	400	"	"	"	400	
Alizarine et bois de teinture . . .	"	"	"	23	23	
Arbres, etc. . . . .	273	"	"	"	273	
Avoine . . . . .	"	"	40	"	40	
Bières en fûts . . . . .	"	"	3	48	24	
Bois . . . . .	3,205	4,856	255	103	8,419	
Brai . . . . .	44	"	312	"	323	
Briques . . . . .	"	"	"	4,696	4,696	
Cellulose . . . . .	"	2,044	"	"	2,044	
Céréales, farines, etc. . . . .	1,706	3,896	12,345	47	17,964	
Combustibles . . . . .	426,424	156,283	"	70	282,477	
Cotons et déchets de coton . . . .	"	"	1,493	"	1,493	
Chicorées en racines . . . . .	350	"	"	"	350	
Cuir et peaux . . . . .	54	273	19,163	434	19,624	
Déchets de pierres, puddings . . .	580	"	"	"	580	
Divers . . . . .	4,863	4,897	655	4,493	5,608	
Engrais . . . . .	3,474	"	"	"	3,474	
Fers et aciers . . . . .	40	68	4,680	53,203	54,934	
— — ouvrés . . . . .	"	"	"	"	"	
Fonte brute . . . . .	"	16,913	"	317	17,230	
Fruits . . . . .	8,018	"	4,836	"	9,554	
Goudron minéral . . . . .	"	2,544	"	"	2,841	
Graisse et pétrole . . . . .	493	744	5,814	41	6,794	
Jouets . . . . .	"	"	"	313	313	
Lin . . . . .	"	2,825	"	"	2,825	
Matières bitumineuses . . . . .	10	"	23	"	33	
Matériaux de construction . . . .	13,617	"	"	"	13,617	
Matières textiles . . . . .	1,177	492	438	80	2,207	
Métaux . . . . .	180	90	4,767	2,418	7,435	
Minéraux de fer et pyrites . . .	35,621	224	844	"	36,356	
Minéraux et produits de carrières .	465	1,829	68	204	2,566	
Objets en fer . . . . .	1,278	44	918	4,436	3,676	
Paille, fourrages, etc. . . . .	13,910	1,340	86	"	17,336	
Pavés, pierailles, etc. . . . .	192	"	"	"	192	
Pâte de bois . . . . .	"	173	"	"	173	
Perches à houblon . . . . .	"	557	"	"	557	
Pommes de terre . . . . .	"	400	"	"	400	
Plomb et zinc . . . . .	"	4,025	36,991	279	38,296	
Produits bitumineux . . . . .	91	263	"	162	346	
— céramiques . . . . .	4,562	883	40	762	3,209	
— métallurgiques . . . . .	4,092	3,894	24	47	7,057	
Sable . . . . .	"	160	"	273	435	
Scories . . . . .	"	3,193	"	"	3,193	
Scories phosphatées . . . . .	"	"	"	8,322	8,322	
Sels et acides . . . . .	294	5,384	64	2,204	8,446	
Tannins . . . . .	1,703	"	4,257	"	2,960	
Véhicules divers . . . . .	169	40	45	"	194	
 Totaux . . .	219,827	246,800	88,425	76,307	604,089	
 Ensemble des transports de et vers l'Allemagne . . . . .	325,667	343,302	122,902	96,856	858,787	

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTaux. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
<b>De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.</b>						
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>						
Classe générale B . . . . .	4,531	442	15,790	2,685	23,918	
— secondaire A <sup>t</sup> . . . . .	1,220	1,491	3,497	4,931	13,839	
— — A <sup>s</sup> . . . . .	1,780	1,636	2,922	3,498	8,836	
— — Su . . . . .	6,333	1,357	270	233	8,493	
 Totaux . . .	13,864	7,296	21,779	11,047	53,986	
 <i>Tarifs spéciaux.</i>						
Bois . . . . .	1,161	363	724	719	2,967	
Brai de goudron. . . . .	»	»	4	13	14	
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc. . . . .	3,376	197	1,621	135	5,429	
Chaux . . . . .	85,521	1,204	51	»	86,773	
Chiffons . . . . .	»	»	»	21	21	
Combustibles. . . . .	354	932	4,006	»	5,289	
Cuir et peaux, etc. . . . .	91	68	34	18	211	
Divers. . . . .	309	273	1,581	483	2,616	
Engrais . . . . .	1,889	297	2,297	46	4,529	
Fers et aciers. . . . .	909	429	2,738	387	4,463	
Fruits, légumes, etc. . . . .	2,404	40	»	443	2,527	
Graines, etc. . . . .	241	20	449	74	784	
Matières textiles. . . . .	265	263	14,759	40	15,297	
— bituminées. . . . .	256	146	230	»	602	
Métaux . . . . .	1,033	2,013	3,249	1,064	7,329	
Minéraux, produits de carrières et terres . . . . .	11,068	5,379	2,122	232	13,798	
Pâtes à papier, chiffons, papiers et cartons. . . . .	134	120	67	79	400	
Produits céramiques. . . . .	3,812	525	3,980	1,240	9,037	
Sels et acides. . . . .	135	2,970	444	3	3,852	
Sucres et mélasses. . . . .	479	»	42	»	224	
 Totaux . . .	113,434	18,176	38,165	4,637	171,109	

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
<b>De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).</b>						
<i>Tarifs exceptionnels.</i>						
Acides . . . . .	10	*	*	1,013	1,023	
Alizarine et bois de teinture . .	*	*	83	*	83	
Arbres, etc. . . . .	*	*	*	*	*	
Avoine . . . . .	*	*	5,844	*	5,844	
Bières en fûts. . . . .	*	312	4	4	317	
Bois . . . . .	3,534	3,660	416	446	7,456	
Brai . . . . .	94	*	293	*	384	
Céréales et farines. . . . .	2,822	60	24,527	193	27,604	
Combustibles. . . . .	172,598	90	*	454	172,842	
Coton . . . . .	*	*	4,085	20	4,105	
Cuir et peaux . . . . .	490	75	4,683	120	2,068	
Divers. . . . .	527	397	639	638	2,204	
Engrais . . . . .	2,475	678	268	9,961	13,382	
Fers et aciers. . . . .	50	1,594	245	71,839	73,748	
Fonte brute. . . . .	95	16,920	4,542	37,099	78,656	
Fromages . . . . .	*	*	*	3,480	3,480	
Graisse et pétrole . . . . .	30	*	6,645	*	6,675	
Huile et goudron . . . . .	5	170	63	*	238	
Matières textiles. . . . .	62	90	218	76	446	
Métaux. . . . .	86	40	1,015	1,183	2,294	
Minéraux de fer et pyrites . .	24,712	1,400,509	63,422	*	1,488,543	
Miuerais et produits de carrières.	121	543	30	52	746	
Paille et fourrages . . . . .	748	170	55	21	994	
Pièces de ponts . . . . .	*	*	*	1,943	1,943	
Pommes de terre . . . . .	4,309	60	*	*	4,369	
Produits céramiques . . . . .	937	40	*	*	947	
Sable. . . . .	8,901	20	*	*	8,921	
Scories. . . . .	4,620	6,859	*	19,447	27,926	
Sels et acides. . . . .	482	10	43	705	4,480	
Tannins . . . . .	500	*	538	*	938	
Véhicules divers . . . . .	64	*	43	*	107	
Verres à vitres . . . . .	43	*	*	*	43	
<b>Totaux . . . . .</b>	<b>524,982</b>	<b>1,432,137</b>	<b>114,268</b>	<b>168,446</b>	<b>1,936,503</b>	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	648,977	1,484,609	174,212	183,800	2,461,598	

## A

( 165 )

[ N° 160. ]

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTaux. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
<b>De et vers l'Autriche-Hongrie.</b>						
<i>Classes générale et secondaires .</i>						
Classe générale B. . . . .	»	20	85	20	125	
— secondaires A <sup>1</sup> et A <sup>2</sup> . . . . .	»	23	495	949	4,167	
— — — C <sup>1</sup> . . . . .	»	»	327	»	327	
Totaux . . . . .	»	43	607	969	1,619	
<i>Tarifs spéciaux.</i>						
Divers . . . . .	40	75	40	67	162	
Engrais . . . . .	»	82	»	»	82	
Fers et aciers. . . . .	40	»	65	»	65	
Métaux autres . . . . .	»	»	43	»	43	
Minéraux et produits de carrières.	»	»	120	»	120	
Pâtes à papier . . . . .	»	»	40	»	40	
Produits céramiques. . . . .	»	20	»	»	20	
Terre à couleur . . . . .	»	»	»	82	82	
Verrerie creuse. . . . .	»	»	7	»	7	
Totaux . . . . .	20	177	245	149	591	
<i>Tarifs exceptionnels.</i>						
Amidon . . . . .	44	»	»	»	41	
Ardoises . . . . .	76	»	»	»	76	
Cellulose. . . . .	»	221	»	»	221	
Coton . . . . .	»	»	407	»	407	
Coton brut . . . . .	»	»	59	»	59	
Cuir . . . . .	»	»	»	51	51	
Denrées alimentaires . . . . .	»	20	»	»	20	
Divers . . . . .	419	536	474	»	826	
Eaux minérales . . . . .	»	»	»	237	237	
Fers et aciers. . . . .	2,047	207	903	»	3,457	
Fils . . . . .	40	258	516	»	784	
Fil de jute . . . . .	»	»	66	»	66	
Fruits secs . . . . .	»	40	»	499	509	
Graisses . . . . .	5	»	784	»	786	
Huile, graisse végétale. . . . .	»	»	42	41	53	
Kaolin . . . . .	»	200	»	»	200	
Laines. . . . .	204	42	306	»	552	
Lait et fromage. . . . .	»	363	»	»	363	
Lin, chanvre . . . . .	94	420	42	»	253	
Machines agricoles. . . . .	»	24	»	»	24	
Malt. . . . .	»	480	»	»	480	
Marbres . . . . .	1,057	»	60	»	1,117	
Métaux . . . . .	»	»	43	»	43	
Minéraux et produits de carrières.	72	»	»	»	72	
Objets de déménagement. . . . .	»	403	34	»	437	
Oeufs . . . . .	»	3,294	»	»	3,294	
Papier. . . . .	»	68	»	»	68	
Pâtes à papier . . . . .	»	»	40	»	40	
Semences . . . . .	»	51	»	»	51	
Tabac . . . . .	»	»	»	345	345	
Verrerie creuse. . . . .	»	262	»	»	262	
Verres à vitres . . . . .	48	»	497	»	245	
Vin . . . . .	338	24	212	»	574	
Volailles . . . . .	»	444	»	»	414	
Totaux . . . . .	4,105	6,397	3,819	4,473	16,494	
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie . . . . .	4,128	7,617	3,671	2,291	17,704	

## A

[ N° 160. ]

( 166 )

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTAX. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
<b>De et vers l'Etat de Bavière.</b>						
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>						
Classe générale . . . . .	666	465	440	449	4,090	
Classes secondaires . . . . .	822	»	478	935	2,235	
Totaux. . . . .	1,488	465	618	4,054	3,325	
<i>Tarifs spéciaux.</i>						
Bois. . . . .	32	4,090	49	35	4,476	
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc. . . . .	»	53	»	459	512	
Chaux. . . . .	»	43	»	»	43	
Cuir et peaux . . . . .	»	41	44	68	420	
Divers. . . . .	21	53	42	40	96	
Engrais . . . . .	70	20	10	10	110	
Fers et aciers. . . . .	245	»	27	»	272	
Matières textiles . . . . .	»	»	442	»	442	
Matières bitumineuses . . . . .	»	50	»	»	60	
Métaux . . . . .	438	47	24	44	250	
Minéraux et produits de carrières. . . . .	401	381	33	»	515	
Pâte à papier, chiffons, papier et carton . . . . .	»	40	»	42	52	
Produits céramiques . . . . .	400	23	»	448	271	
Sols et acides. . . . .	»	»	»	44	44	
Totaux. . . . .	707	4,811	575	797	3,890	
<i>Tarifs exceptionnels.</i>						
Arbres. . . . .	30	»	»	»	30	
Articles de Thuringe. . . . .	»	2,919	»	76	2,995	
Bières . . . . .	»	684	»	4,262	4,946	
Bois. . . . .	10	24	»	1,502	1,533	
Cellulose. . . . .	»	»	»	30	30	
Céréales, farines, etc. . . . .	101	»	»	»	101	
Coton brut. . . . .	»	»	482	»	482	
Combustibles . . . . .	290	»	»	»	290	
Cuir et peaux . . . . .	»	49	22	»	74	
Divers. . . . .	20	»	220	72	312	
Engrais . . . . .	448	»	»	»	448	
Fers et aciers. . . . .	»	»	»	48	48	
Graisse et pétrole . . . . .	40	»	44	»	60	
Kaolin. . . . .	»	»	»	60	60	
Locomotives, tenders et matériel roulant . . . . .	»	104	»	»	104	
Matières textiles . . . . .	»	40	40	»	20	
Matières bitumineuses . . . . .	40	»	»	»	40	
Métaux . . . . .	»	»	42	»	42	
Minéraux et produits de carrières . . . . .	472	»	»	420	592	
Pâte de bois . . . . .	»	»	»	354	354	
Pierres lithographiques . . . . .	»	320	»	206	526	
Produits céramiques. . . . .	724	»	»	40	734	
Totaux. . . . .	2,115	4,107	790	6,699	13,711	
Ensemble des transports de et vers l'Etat de Bavière . . . . .	4,310	6,083	4,983	8,550	20,926	

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
<b>De et vers la France.</b>						
<i>Tarif général.</i>						
Acides, soude et vitriol. . . . .	1,385	3,031	1,198	463	6,297	
Arbres, graines, chanvre, etc. . . .	9,470	34,058	18,829	6,470	68,827	
Ardoises, pierres, craie, etc. . . .	3,634	838	233	399	5,104	
Armes, machines, etc. . . . .	1,861	1,395	700	3,178	7,134	
Baryte, etc. . . . .	85	9	62	27	174	
Bières et autres boissons. . . . .	162	802	28	68	1,057	
Bois de construction, etc. . . . .	4,350	2,584	405	391	7,730	
Bois de chauffage et de mines . . .	919	17,336	10	,	18,255	
Bois ouvrés et de teinture . . . .	28	943	34	51	1,056	
Cartons et papiers. . . . .	1,004	260	38	320	1,622	
Céréales, farines, etc. . . . .	12,232	12,883	6,290	1,473	32,878	
Chaux, etc. . . . .	106,348	44	,	,	106,389	
Colis vides . . . . .	229	319	280	243	1,074	
Combustibles. . . . .	3,499	51,632	,	,	54,831	
Coton . . . . .	257	2,256	754	291	3,558	
Créosole, brai, etc. . . . .	3,648	1,227	146	742	5,733	
Cuir et peaux . . . . .	1,468	2,833	179	147	4,627	
Divers. . . . .	49,245	20,244	20,440	14,149	75,045	
Engrais . . . . .	38,981	30,747	542	1,489	74,762	
Fers et aciers ouvrés . . . . .	49,248	9,280	13,070	11,121	52,689	
Fers et aciers non ouvrés. . . . .	46	1,324	466	48	1,554	
Fruits et légumes . . . . .	43,534	8,617	110	3,501	22,762	
Glaces. . . . .	401	173	31	2,465	3,070	
Marbres, houteilles, etc. . . . .	1,066	2,219	45	1,461	4,761	
Matières bitumineuses, etc. . . .	274	1,217	107	53	1,681	
Matières tannantes . . . . .	127	643	107	12	894	
Minéraux et produits de carrières non dénommés . . . . .	20,596	4,387	618	989	26,890	
Paillo, fourrages et matières tex- tils. . . . .	4,404	5,802	2,040	1,298	13,514	
Pâte à papier, chiffons, etc. . . .	1,422	9,074	1,529	979	13,004	
Pétrole, huiles diverses, etc. . . .	292	26	89	2	379	
Poissons. . . . .	31	117	5	17	170	
Produits agricoles. . . . .	4,924	332	,	16	4,872	
— céramiques, etc. . . . .	329	62	,	,	394	
— de carrières . . . . .	58,470	7,952	1,816	324	68,562	
Sels . . . . .	845	2,908	43	2,788	6,254	
Sel de soude . . . . .	387	808	270	4,644	6,076	
Sucre . . . . .	338	28	2	1,794	2,159	
Terres. . . . .	21,596	3,059	849	183	25,387	
Véhicules divers, etc. . . . .	664	1,164	52	396	2,266	
Total . . . . .	353,609	239,620	70,727	61,896	795,852	

## A

[ N° 160. ]

( 168 )

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
<b>De et vers la France (suite).</b>						
<i>Tarifs spéciaux et exceptionnels.</i>						
Ardoises, pierres, etc. . . . .	3	6	3	3	6	
Castines, dolomie, scories, etc. .	514	4,873	3	3	5,387	
Céréales, farines, etc. . . . .	3	3	3	45	45	
Chaux. . . . .	3	3	3	3,323	3,323	
Combustibles. . . . .	2,130,492	73,633	3	3	2,204,425	
Divers. . . . .	523	3	3	3	523	
Engrais . . . . .	3	51	3	1,346	1,397	
Fers et aciers. . . . .	43	5	103	38,802	38,923	
Fils . . . . .	3	3	122	3	122	
Glaces en caisses . . . . .	3	70	3	116	186	
Laine et déchets de coton . . .	3	3	4,021	3	4,021	
Laine brute ou en suint . . . .	3	3	234	3	234	
Matériaux d'empierrement . . .	255,484	3	3	3	255,484	
Minéraux, etc. . . . .	3	5	27,834	3	27,836	
Moellons, boues, déchets, etc. .	3	3,694	24,324	3	28,018	
Pâtes à papier, chiffons, etc. . .	3	3	3	35	35	
Pierres de taille brutes, etc. . .	42,269	32	3	140	42,441	
Pierres à plâtre, à chaux, etc. .	80	3	3	3	80	
Plomb, zinc en plaques, etc. . .	4,713	3	3	3	4,713	
Produits céramiques. . . . .	3	3	3	67	67	
— de carrières bruts. . . . .	10	22	3	40	42	
Sable et terres réfractaires . . .	9,396	3	3	3	9,396	
Scories de forges . . . . .	3	307	3	20,267	20,574	
Sels et acides. . . . .	3	5,773	3	5,636	11,409	
Sulfate de carbone. . . . .	14	3	3	3	14	
Totaux. . .	2,410,208	88,471	86,632	69,787	2,628,098	
Ensemble des transports de et vers la France . . . . .	2,763,817	328,091	127,359	131,683	3,360,950	

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
<b>De et vers la Suisse.</b>						
<i>Classe générale et classes secondaires.</i>						
Classe générale B. . . . .	4,748	443	11,433	490	13,454	
Classes secondaires . . . . .	806	224	4,274	670	2,671	
Totaux . . . . .	2,224	634	12,407	860	16,125	
<i>Tarifs spéciaux.</i>						
Bois. . . . .	21	»	»	»	21	
Céréales, farines, légumes, fromages, etc. . . . .	92	41	56	»	489	
Chaux. . . . .	»	»	40	»	40	
Chiffons, pâtes à papier, etc. . .	»	65	»	164	229	
Cuir, peaux, etc. . . . .	40	41	32	»	53	
Divers. . . . .	422	16	2,303	40	2,451	
Engrais . . . . .	296	»	189	»	485	
Fers et aciers. . . . .	905	»	968	31	1,904	
Fruits, légumes. . . . .	270	36	10	»	316	
Matières bitumineuses . . . .	»	»	95	»	95	
Matières textiles. . . . .	30	»	1,259	»	1,289	
Métaux . . . . .	1,456	34	2,618	77	3,885	
Minéraux, produits de carrières et terres . . . . .	999	55	224	28	4,306	
Papiers, carton, etc. . . . .	»	41	»	»	41	
Produits céramiques. . . . .	513	»	424	»	637	
Sels et acides. . . . .	40	»	»	»	40	
Sucres et mélasses. . . . .	43	»	20	»	42	
Totaux . . . . .	4,467	269	7,917	310	12,963	

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
<b>De et vers la Suisse (suite).</b>					
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Bois. . . . .	»	50	»	563	613
Bois de teinture. . . . .	»	»	61	»	61
Céréales, farines, etc. . . . .	30	»	31	446	477
Combustibles. . . . .	124,361	»	»	»	124,361
Coton brut et déchets de coton.	390	»	949	»	1,339
Cuir et peaux . . . . .	»	430	»	43	473
Divers. . . . .	24	»	383	248	655
Fers et aciers. . . . .	31	»	36	»	67
Fromages et lait condensé . . .	»	»	»	861	861
Graisses et pétrole . . . . .	30	»	412	40	452
Huile . . . . .	28	»	93	»	421
Locomotives de tramways, etc..	42	»	»	257	269
Matières textiles . . . . .	13	»	»	43	26
Métaux . . . . .	»	»	37	1,140	1,177
Phosphates, etc. . . . .	2,041	»	»	»	2,041
Pierres. . . . .	72	»	»	»	72
Produits bitumineux . . . . .	86	»	86	»	172
— céramiques . . . . .	1,676	»	79	»	1,755
Riz, etc. . . . .	90	»	»	»	90
Sels et acides. . . . .	»	»	22	20	42
Sucre . . . . .	44	»	60	»	64
Véhicules divers . . . . .	400	»	»	»	400
 Totaux . . .	128,995	480.	2,239	2,971	134,385
 Ensemble des transports de et vers la Suisse. . . . .	436,686	1,083	22,563	4,444	463,473

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	TOTALE. (Tonnes.)
<b>De et vers les Pays-Bas.</b>			
<i>Tarif général.</i>			
Arbres, graines, chanvre, etc. . . . .	2,233	618	2,848
Ardoises, pierres, craie, marbre, bouteilles, etc. . .	1,646	2,904	4,547
Armes, machines, mécaniques. . . . .	1,275	570	1,845
Baryte, terre, etc. . . . .	314	47	328
Bois de chauffage ou de mine . . . . .	44	27	38
Bois de construction, etc. . . . .	2,599	4,913	7,512
Bois ouvrés et de teinturo. . . . .	408	415	523
Cartonnages. . . . .	*	24	24
Carton, pâte à papier, etc. . . . .	488	27	485
Céréales, farines, etc. . . . .	9,690	10,740	20,430
Chiffons, matières tannantes, etc. . . . .	2,248	1,873	4,121
Colis vides . . . . .	149	328	477
Créosote, brai, etc. . . . .	996	769	1,765
Cuir, peaux, os, etc. . . . .	2,829	1,935	4,464
Divers . . . . .	5,307	1,714	7,018
Engrais. . . . .	3,429	898	4,327
Fers et aciers . . . . .	110	490	300
Fer (Objets eo) . . . . .	3,947	609	4,556
Fruits . . . . .	3,651	1,516	5,167
Glaces . . . . .	41	42	53
Légumes, soia, etc. . . . .	418	9,902	10,317
Matières bitumineuses . . . . .	68	63	133
Mélasses et sucres . . . . .	17,039	618	17,657
Métaux, etc. . . . .	50	110	160
Minéraux et produits de carrières non dénommés. . .	183	290	383
Paille, fourrages et matières textiles . . . . .	369	923	1,294
Papiers. . . . .	4,625	460	2,085
Pétrole, huiles diverses, etc. . . . .	860	624	1,484
Poissons . . . . .	»	1,231	1,231
Produits divers . . . . .	204	4,732	4,933
— céramiques. . . . .	840	338	1,178
— de carrières . . . . .	193	»	193
Sels et acides . . . . .	4,790	491	2,281
Soude, acides, etc. . . . .	6,101	50	6,151
Véhicules divers . . . . .	588	394	982
Vitriol, etc. . . . .	122	110	232
<b>Totaux. . .</b>	<b>70,882</b>	<b>50,340</b>	<b>121,222</b>

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX. (Tonnes.)
<b>De et vers les Pays-Bas (suite).</b>			
<i>Tarifs spéciaux.</i>			
Ardoisées pour toitures . . . . .	401	»	401
Betteraves . . . . .	933	40	943
Beurre, etc. . . . .	»	41	41
Bières en fûts . . . . .	»	55	55
Blendes grillées . . . . .	231	»	231
Bois . . . . .	444	58,547	58,664
Brai et goudron . . . . .	»	250	250
Céréales . . . . .	9	80	89
Chicorée . . . . .	237	75	312
Ciment . . . . .	284	»	284
Clous, etc. . . . .	603	80	683
Combustibles . . . . .	203,574	2,956	206,537
Coton brut . . . . .	18	»	18
Engrais et terres. . . . .	8,683	32,304	37,984
Fers et minerais . . . . .	57,516	26,609	34,125
Graisses, etc. . . . .	20	»	20
Harengs sours et salés . . . . .	365	»	365
Lin teillé . . . . .	»	443	443
Paille, etc. . . . .	240	2,928	3,168
Papier. . . . .	»	41	41
Pierres et caux. . . . .	97,403	3,409	100,812
Poissons (G. V.) . . . . .	»	264	264
Produits de carrières . . . . .	47,645	4,872	52,487
Sel raffiné . . . . .	»	80	80
Tabacs . . . . .	232	694	923
Terres . . . . .	2,829	9,948	12,447
Vins en fûts, etc. . . . .	47	335	382
Totaux. . .			
	387,781	443,655	831,436
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . . .	458,633	493,995	952,628

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTAUX. (Tonnes.)	
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
<b>De et vers l'Italie.</b>						
<i>Tarifs divers.</i>						
Aciers, fers et autres métaux . . . . .	976	,	424	31	4,428	
Beurre et fromage . . . . .	,	,	,	596	596	
Chanvre . . . . .	,	815	,	,	815	
Chapeaux de paille et tissus de paille . . . . .	,	,	,	92	92	
Divers . . . . .	78	80	4,408	444	4,977	
Étoupes et déchets d'étoopes . . . . .	,	615	,	,	615	
Extraits de viando . . . . .	,	,	830	,	830	
Fils de lin et de tissus . . . . .	2,665	70	8	260	3,000	
Fruits . . . . .	,	281	,	86	367	
Houille, coke et briquettes de charbon . . . . .	4,274	,	462	,	4,676	
Laine et déchets de laine . . . . .	4,451	93	,	,	4,544	
Lin . . . . .	44	5	,	,	46	
Machines et chaudières . . . . .	444	88	4,734	454	5,417	
Marbres en blocs . . . . .	,	426	,	,	426	
— en tranches . . . . .	,	98	,	4	102	
Objets en fer et en fonte . . . . .	274	,	,	,	274	
Œufs . . . . .	,	3,409	,	2,408	5,817	
Oignons . . . . .	,	30	,	,	30	
Autres denrées . . . . .	,	440	490	297	627	
Pierres et briques . . . . .	47	,	,	,	47	
Pommes de terre . . . . .	,	2,057	,	,	2,057	
Racines de chicorée . . . . .	984	,	,	,	984	
Rails et accessoires de rails, etc.	92	,	,	,	92	
Sel . . . . .	,	46	,	,	46	
Scories de zinc . . . . .	,	,	,	,	,	
Terre réfractaire . . . . .	46	,	,	,	46	
Verres à vitres . . . . .	329	,	,	,	329	
Ensemble des transports de et vers l'Italie . . . . .	8,695	7,922	7,690	4,339	28,646	

## A

[ N° 160. ]

( 174 )

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TRAFIG MARITIME		TOTALE. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	
<b>De et vers l'Italie et la Suisse réunis (en transit par les lignes de l'Est-Français via Delle-Bâle).</b>					
<i>Classes générale et secondaires .</i>					
Classe générale B. . . . .	14	5	439	»	458
— secondaires. . . . .	62	»	56	»	118
TOTALE. . .	76	5	495	»	276
<i>Tarifs spéciaux.</i>					
Brai et goudron. . . . .	16	»	»	»	46
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc. . . . .	10	»	261	»	271
Divers. . . . .	7	»	»	»	7
Engrais . . . . .	»	»	20	»	20
Fers et aciers. . . . .	20	5	»	»	25
Graines, etc. . . . .	»	»	41	»	41
Minéraux et produits de carrières.	60	5	»	»	65
Sucres et mélasses . . . . .	16	»	»	»	46
TOTALE. . .	129	10	292	»	431
<i>Tarifs exceptionnels.</i>					
Ardoisières. . . . .	100	»	»	»	100
Céréales, farines, etc. . . . .	»	»	532	45	577
Combustibles. . . . .	1,840	»	»	»	1,840
Coton brut. . . . .	»	»	30	»	30
Divers. . . . .	»	»	179	»	179
Engrais . . . . .	»	»	»	45	45
Fers et aciers. . . . .	91	»	»	»	91
Graisses et pétrole. . . . .	»	»	233	»	233
Métaux . . . . .	60	»	3	»	63
Riz . . . . .	40	»	»	»	40
Verres à vitres . . . . .	40	»	»	»	40
TOTALE. . .	2,411	»	977	90	3,478
Ensemble des transports de et vers l'Italie et la Suisse réunis via Delle-Bâle . . . . .	2,316	45	1,464	90	3,885

DÉSIGNATION.	TRAFIG LOCAL		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
<b>De et vers l'Angleterre.</b>			
Laine. . . . .	0	464	464
Divers . . . . .	22	4,350	4,372
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre . . .	22	4,514	4,533
<b>De et vers la Russie.</b>			
Fers et aciers . . . . .	204	0	204
Laine peignée . . . . .	65	0	65
Lin et chanvre. . . . .	0	730	730
Ensemble des transports de et vers la Russie . . . .	266	730	996

## N° XXXVIII. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1897.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.											BESTIAUX. (Nombre d'expéditions).	
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.	TOTALX. (Tonnes).		
		A <sup>1</sup> .	A <sup>2</sup> .	B.	1.	2.	3.	4.						
Allemagne et au delà vers	Angleterre . . . . .	»	2,203	96	8,774	»	»	»	58	»	»	11,155	»	
	France . . . . .	»	1,735	595	1,910	1,858	550	»	26,818	14,825	71,060	119,167	»	
	Pays-Bas . . . . .	»	»	202	55	»	»	»	455	827	»	1,495	»	
Angleterre vers Allemagne et au delà . . . . .		1,976.7	265	5	10	»	»	»	49	5,539.7	»	7,863.4	»	
France, vers	Allemagne et au delà . . . . .	»	20	15	2,592	»	»	»	4,742	1,033	9,868	18,088	»	
	Pays-Bas . . . . .	»	»	»	201	933	6,276	1,146	9,493	5,482	»	21,533	793	
Grand-Duché de Luxembourg, vers	Pays-Bas . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	101	1,705	»	1,806	»	
	France . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	53,616	»	53,616	»	
Pays-Bas, vers	Allemagne et au delà . . . . .	»	59.7	79.7	434	»	»	»	906	3,615	»	3,092.4	»	
	France . . . . .	»	»	»	1,825	2,122	7,662	1,010	27,494	2,236	»	42,567	136	
	Suisse . . . . .	»	18.5	10.5	46.7	»	»	»	50.2	194.4	»	520.1	»	
Italie vers Angleterre . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	8,265	»	»	8,265	»	
Suisse vers Pays-Bas. . . . .		»	»	5	10	»	»	»	20	155	»	188	»	
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'Etat . . . . .		1,976.7	4,321.2	1,006	15,609.7	3,882	3,405	15,958	2,456	78,429.2	87,284.1	80,926	290,933.9	949

N° XXXIX. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'Etat. — Année 1897.*

[Détail par réseaux de provenance et de destination.

## A

[ N° 160. ]

( 178 )

N° XXXIX. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.	TARIF N° 3. —	
	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens). . . . .	3,801	10,517
CLASSES		
	A <sup>1</sup> .	A <sup>2</sup> .
Allemagne. . . . .	268	178
Autriche-Hongrie. . . . .	»	»
État de Bavière. . . . .	23	24
France . . . . .	»	»
Italie . . . . .	»	»
Pays-Bas . . . . .	»	»
Prince-Henri. . . . .	»	»
Russie . . . . .	»	»
Suisse . . . . .	10	21
Totaux. . . . .	301	223
		1,943
Allemagne. . . . .	316	2,499
Autriche-Hongrie. . . . .	»	»
État de Bavière . . . . .	»	»
France . . . . .	280	172
Italie. . . . .	»	»
Pays-Bas . . . . .	19	20
Prince-Henri . . . . .	»	5
Russie . . . . .	»	»
Suisse. . . . .	»	79
Totaux . . . . .	158	2,773
		470
Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens) . . . . .	918	2,998
		2,413

*en transit par les lignes de l'Etat. — Année 1897.*

nance et de destination.

**GROSSES MARCHANDISES.**

3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
59,848	102,522	238,719	41,001	436,298

**GÉNÉRALES.**

1	2	3	4	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.	Combustibles.	TOTAUX. (Tonnes.)
»	»	»	»	107,748	29,244	188,996	328,933
»	»	»	»	66	470	»	556
»	»	»	»	607	324	680	1,698
2,755	6,077	9,983	78,983	7,515	470	73,172	178,055
»	»	»	»	»	11,174	593	11,767
217	589	13,544	2,128	64,867	2,140	»	83,339
»	»	»	»	3,383	38	8,803	13,021
»	»	»	»	»	703	»	703
»	»	»	»	1,938	963	18,825	21,836
—	—	—	—	—	—	—	—
3,006	6,666	23,327	81,111	186,121	45,525	291,869	640,090
—	—	—	—	—	—	—	—
22	223	61	290	47,460	328,581	220,493	600,124
»	»	»	»	5	61	»	66
»	»	»	»	886	498	»	1,584
2,119	1,679	8,409	8,235	6,953	3,144	20	31,047
»	»	»	»	60	352	»	612
250	681	3,588	2,203	20,191	768	»	27,778
»	»	»	»	1,494	203,867	»	203,386
»	»	»	»	»	15	»	15
6	»	»	»	119	516	1,080	1,800
—	—	—	—	—	—	—	—
2,397	2,583	12,058	10,726	77,175	537,802	221,593	868,192
—	—	—	—	—	—	—	—
5,403	9,240	35,388	91,837	263,204	583,328	513,402	1,508,282

N° XL. — *Mouvement général des transports de tapissières, de wagons roulant sur et en services mixtes et internationaux, au départ*

DÉSIGNATION.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au-delà		
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE. (Nombre.)
Tapissières {	appartenant à l'État. . . . .	870	66	50	116	»	»
	— à des particuliers	1,102	263	150	404	»	»
	Totaux. . . . .	2,062	331	189	520	»	»
Wagons roulant sur essieux . . . . .							
		6,701	24	5	27	102	102
Chevaux, poulains, {	Grande vitesse (têtes).	2,776	198	595	591	68	24
	poneys,						92
	ânes et mulots. {	20,061	1,988	843	2,831	17,594	2,527
Bestiaux, etc.	Petite vitesse —						19,921
	Totaux (têtes). . . . .	28,837	2,186	1,236	5,422	17,682	2,351
							20,013
Bestiaux, etc.	1 <sup>re</sup> catégorie. {	Gros bétail (expéd.)	3,052	170	229	398	2
		Petit — —	2,304	122	591	715	»
	2 <sup>e</sup> catégorie. {	Gros — —	4,252	209	372	581	»
		Petit — —	3,416	149	796	945	»
	3 <sup>e</sup> catégorie. {	Gros — —	8,411	290	702	992	»
		Petit — —	6,598	258	1,328	1,504	»
	3 <sup>e</sup> catégorie avec majoration. {	Anes, etc. — —	0	0	0	0	0
		Gros bétail — —	8,804	294	463	759	»
		Petit — —	4,103	103	514	617	»
	Totaux (expéd.). . . . .	41,670	1,573	4,097	6,570	2	2
Moutons. . . . .		» (*)	» (*)	» (*)	» (*)		
						82,273	82,273
Animaux (tarif spécial n° 10).	Catégorie A (expéditions). . . . .	348	0	4	4		
	— B — —	1,090	»	9	9		
	— C — —	109	1	»	1		
	Totaux (expéditions). . . . .	2,453	1	13	14		

(\*) Les expéditions de moutons en service intérieur, État vers État et mixtes, sont confondues avec celles de bestiaux, etc.

essieux, de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1897.

## SERVICES INTERNATIONAUX.

FRANCE			PAYS-BAS			ITALIE			TOTALS.
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE. (Nombre.)	
2	0	2	1	0	1	0	0	0	5
57	14	51	0	6	6	0	0	0	57
59	14	53	1	0	1	0	0	0	60
0	0	0	0	0	0	193	0	193	295
1,698	649	2,347	147	169	316	0	0	0	2,753
1,951	515	2,296	475	1,569	1,812	0	0	0	24,039
5,649	994	4,645	620	1,558	2,158	0	0	0	26,814
—	—	—	0	55	55	0	0	0	55
—	—	—	5	50	44	0	0	0	44
—	—	—	0	176	176	0	0	0	176
—	—	—	1	524	525	0	0	0	525
—	2	2	1	2,757	2,758	0	0	0	2,760
—	—	—	4	5,908	5,912	0	0	0	5,912
—	8	8	0	0	0	0	0	0	8
—	10	10	8	526	534	0	0	0	544
—	—	—	476	1,346	1,822	0	0	0	1,822
—	20	20	493	10,900	11,404	0	0	0	11,426
—	—	—	0	0	0	0	0	0	82,275

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et ÉTAT vers ÉTAT.	SERVICES MIXTES.		ALLEMAGNE.	
		Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.
Bières et autres boissons . . . . .	26,487	815	2,716	5	18
Bois de construction . . . . .	265,642	47,287	27,550	»	»
Bois de chauffage et de mines . . . . .	250,512	44,446	60,857	5,587	16,667
Chaux, plâtre et ciment . . . . .	465,530	50,778	90,895	5,715	234
Chiffons, os, pâte à papier . . . . .	61,842	9,149	12,593	2,550	303
Combustibles . . . . .	6,263,020	1,127,519	1,000,844	129,542	156,613
Engrais . . . . .	1,071,497	160,995	217,641	11,425	1,894
Huiles légères et goudron végétal . . .	17,570	1,092	1,461	51	26
Laine et déchets de laine . . . . .	50,756	»	»	»	»
Matières bitumineuses . . . . .	111,758	4,053	8,054	1,221	6,150
Minerais . . . . .	549,754	564,705	116,604	56,152	224
Papiers et cartons . . . . .	10,901	752	2,004	5,323	2,568
Produits céramiques . . . . .	34,885	5,568	6,825	5,560	16,808
— de carrières . . . . .	1,515,545	227,456	206,729	56,855	20,110
— de l'agriculture . . . . .	1,022,685	167,045	167,192	71,848	15,057
— métallurgiques . . . . .	1,263,457	154,827	428,140	62,791	99,552
Sable . . . . .	500,684	55,546	29,976	»	455
Scories . . . . .	61,470	»	11,722	»	13,515
Sels et acides . . . . .	55,092	14,102	7,759	5,059	25,055
Sucres et mélasses . . . . .	197,079	1,758	15,807	38	462
Terres . . . . .	65,628	15,909	56,264	»	»
Verreries . . . . .	65,150	11,845	11,490	»	»
Véhicules divers . . . . .	34,994	2,167	2,554	184	10
Marchandises autres . . . . .	1,279,590	67,749	107,594	75,165	28,451
TOTAUX . . .	15,596,910	2,693,201	2,570,853	448,629	410,158

général en tonnes de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1897, par les chemins de fer de l'État Belge.

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTALS DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTALS		
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		BAVIERE.		FRANCE.		PAYS-BAS.		SUISSE.		ITALIE.		ANGLETERRE.		RUSSIE.				
Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	GÉNÉRAUX.		
1	516	»	257	»	4,946	190	867	»	53	»	»	»	»	»	»	»	194	6,459	56,651	
5,555	4,888	54	105	61	2,648	4,817	5,969	2,821	65,875	»	»	»	»	»	»	»	15,268	75,485	429,010	
»	»	»	»	»	»	929	17,526	11	27	21	615	»	»	»	»	»	6,348	54,655	576,796	
85,572	1,201	»	»	»	»	45	106,428	5,564	»	»	10	»	»	»	»	»	197,723	4,852	807,560	
201	220	20	221	»	406	2,951	10,088	2,248	1,875	»	229	»	»	»	»	»	7,970	15,540	104,896	
476,935	1,178	»	»	200	»	2,155,691	125,205	205,571	2,956	126,201	»	1,676	»	»	»	»	3,071,926	286,010	11,751,155	
6,929	10,982	»	82	528	50	39,526	55,655	9,112	55,199	2,546	45	»	»	»	»	»	70,066	79,865	1,600,064	
68	170	798	41	»	»	551	28	»	»	157	»	»	»	»	»	»	1,385	265	21,775	
»	»	1,102	500	»	»	4,255	»	»	»	»	1,451	95	»	161	65	»	6,875	554	58,185	
871	129	»	»	10	50	4,475	5,209	1,064	1,084	267	»	»	»	»	»	»	7,608	10,608	142,045	
101,521	1,106,020	192	»	606	»	49,045	5,581	231	»	»	»	»	»	»	»	»	187,527	1,111,625	2,550,505	
»	»	68	»	»	»	1,042	580	1,785	522	»	11	»	»	»	»	»	8,148	5,749	25,554	
8,729	1,775	»	20	824	»	529	129	1,241	358	2,592	1	»	»	»	»	»	16,875	19,070	85,019	
151	593	1,195	»	»	682	355,084	15,444	117,024	11,582	1,455	88	47	228	»	»	»	509,809	52,529	2,511,846	
58,500	1,494	155	1,408	545	522	42,804	50,967	19,107	34,811	2,705	251	1,022	5,889	»	»	»	750	196,662	89,129	
13,952	154,501	5,101	251	445	215	36,860	65,155	65,501	28,168	5,925	1,287	6,658	275	»	»	»	195,191	549,578	2,570,995	
8,901	20	»	»	»	»	9,596	»	»	»	»	»	»	»	»	»	201	»	18,498	455	
1,620	26,506	»	»	»	»	514	25,447	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,154	65,628	140,594	
1,054	4,701	»	»	»	11	4,012	26,038	8,015	751	62	20	»	15	»	»	»	16,200	56,571	147,724	
221	»	»	»	»	»	557	1,822	17,059	618	119	»	»	»	»	»	»	17,754	2,902	255,280	
»	»	282	»	»	»	22,445	5,242	2,840	9,935	»	46	»	»	»	»	»	25,051	15,459	154,291	
45	»	252	262	»	»	1,515	6,504	41	12	»	329	»	»	»	»	»	2,178	6,778	95,441	
107	»	»	»	»	»	716	1,550	588	594	112	257	»	»	»	»	»	1,707	2,211	45,615	
32,478	25,915	971	6,655	2,988	5,112	72,066	81,768	8,508	4,015	20,077	2,528	5,176	7,765	22	1,350	»	235,541	161,555	1,851,429	
823,189	1,558,400	7,796	9,908	6,205	14,635	2,891,176	459,774	458,655	193,993	162,029	5,529	16,385	12,261	22	1,511	266	750	4,814,418	2,446,708	27,924,070

2<sup>e</sup> section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XLII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1897.

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.	Doublé voie	À simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France) . . . . .	59,868		59,868	59,868		59,868	59,868	"
Bruges à Courtrai . . . . .	52,046		52,046	52,046		52,046	52,046	"
Courtrai à Poperinghe . . . . .	43,511		43,511	43,511		43,511	43,511	"
Flandre occidentale. Poperinghe à Hazebrouck (France) . . . . .	6,913	14,722	20,635	178,692		20,635	20,635	"
Ingelmunster à Deynze, par Thielt . . . . .	25,418	"	25,438			25,438	25,438	"
Roulers à Ypres . . . . .	22,030	"	22,030			22,030	22,030	"
Roulers à Menin . . . . .	15,012	"	15,012			15,012	15,012	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas) . . . . .	26,488	14,590	"	41,078		41,078	41,078	"
Entre-Sambre-et-Meuse. Charleroy à Vireux (France) . . . . .	62,478	3,100	65,578		23,678	41,900	65,578	"
Embranchements de Cousin, de Florennes, de Landelle, de Morialmé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle . . . . .	46,717	"	46,717		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
Grand Central belge. Landen à Hasselt (*) . . . . .	27,964	"	27,964	627,740		27,964	27,964	"
Aarschot à Aix-la-Chapelle (Prusse) . . . . .	62,052	40,208	102,260		6,679	95,581	102,260	"
Nord de la Belgique. Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassens . . . . .	73,259	"	73,259		15,013	57,346	60,141	13,118
Aarschot à Hérenethals . . . . .	20,535	"	20,535			20,535	20,535	"
Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas) . . . . .	8,816	23,100	31,916			31,916	31,916	"
Anvers à Gladbach (Prusse) . . . . .	53,241	48,211	121,485		461	121,023	121,485	"
Sichem à Montaigu . . . . .	3,568	"	3,568			3,568	3,568	"
Hasselt à Maaseyck . . . . .	40,567	"	"	40,567		40,567	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas) . . . . .	18,276	11,407	"	29,283	29,283	"	29,283	"
Liégeois-Limbourgeois. Liège à Hasselt . . . . .	54,684	"	54,684			54,684	51,545	3,139
Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas) . . . . .	43,281	17,571	60,852	130,742		60,852	60,852	"
Liège à Flémalle et embranchements . . . . .	25,206	"	25,206			25,206	7,677	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas) . . . . .	43,900	23,586	"	67,486	4,561	62,925	67,486	"
Charleroy à Erquelinnes . . . . .	30,653	"	30,653		30,653	"	29,895	768
Mons à la frontière vers Hautmont (France) . . . . .	15,890	"	15,890	168,878	15,800	"	15,890	"
Namur à Liège . . . . .	72,634	"	72,634		72,634	"	72,151	483
Namur à Givet (France) . . . . .	46,301	3,400	49,701		10,448	39,253	49,701	"
Tariviers 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	19,320	20,356	799
Total . . . . .	1,183,302	(*) 201,611	1,384,913	234,758	1,150,155	1,335,244	49,669	
Ligne d'Anvers à Gand (*) . . . . .	49,670	"	49,670	13,528	36,142	49,670	"	
* de Gand-Eccloo-Saint-Nicolas (*) . . . . .	45,247	"	45,247	"	45,247	45,247	"	
Ensemble . . . . .	1,278,219	201,611	1,470,830	238,280	1,231,544	1,430,161	49,669	

(1) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'Etat 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.

(2) Lignes exploitées pour compte de l'Etat jusqu'au 1er juillet 1897.

N° XLIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1897.*

DÉSIGNATION des COMPAGNIES. 1	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES. 2	NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.							objets de raccordement industriels reliés aux voies		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes, 6	Points d'arrêt, 7	Total, (Colonnes 3 et 4.) 8	en pleine voie gares privées, 9	aux stations, 10	Total, (Colonnes 9 et 11.) 11	
		en commun ou plusieurs autres administrations,	également par la Compagnie consa- crée,	E. simile (Colonnes 3 et 4.) 5							
Chimay . . . . .	Belge . . . . .	4	10	14	*	2	16	3	2	5	
	Etranger . . . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	4	10	14	*	2	16	3	2	5	
Flandre Occidentale . . . . .	Belge . . . . .	41	49	30	3	42	45	*	2	2	
	Etranger . . . . .	4	3	4	*	*	4	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	42	22	34	3	12	49	*	2	2	
Gand à Terneuzen . . . . .	Belge . . . . .	4	3	7	1	*	8	4	3	4	
	Etranger . . . . .	2	3	5	*	*	5	*	4	4	
	Ensemble. . . . .	6	6	12	1	*	13	4	4	3	
Grand Central Belge . . . . .	Belge . . . . .	39	64	103 <sup>(1)</sup>	30	*	133	36	90	126	
	Etranger . . . . .	7	43	20	11	*	31	1	6	7	
	Ensemble. . . . .	46	77	123	41	*	164	37	96	133	
Hasselt à Maeseyck . . . . .	Belge . . . . .	4	6	7	4	*	8	4	4	2	
	Etranger . . . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	4	6	7	4	*	8	4	4	2	
Liège à Maestricht . . . . .	Belge . . . . .	4	5	6	*	7	13	4	4	5	
	Etranger . . . . .	4	2	3	*	4	4	*	*	4	
	Ensemble. . . . .	2	7	9	*	8	17	4	5	6	
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	Belge . . . . .	9	14	23	3	4	27	6	22	28	
	Etranger . . . . .	4	2	3	*	*	3	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	10	16	26	3	1	30	6	22	28	
Malines à Terneuzen . . . . .	Belge . . . . .	6	4	10	1	2	13	*	2	2	
	Etranger . . . . .	2	2	4	1	*	5	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	8	6	14	2	2	18	*	2	2	
Nord belge . . . . .	Belge . . . . .	18	28	46	7	29	82	24	56	80	
	Etranger . . . . .	4	*	1	*	*	4	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	19	28	47	7	29	83	24	56	80	
Taviers à Embresin . . . . .	Belge . . . . .	*	*	*	5	4	9	3	3	6	
	Etranger . . . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	*	*	*	5	4	9	3	3	6	
Termonde à Saint-Nicolas . . . . .	Belge . . . . .	2	5	7	*	4	8	*	*	*	
	Etranger . . . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	2	5	7	*	1	8	*	*	*	
Anvers à Gand <sup>(2)</sup> . . . . .	Belge . . . . .	4	9	10	1	3	14	*	1	4	
	Etranger . . . . .	*	*	*	*	*	9	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	1	9	10	1	3	13	*	1	4	
Gand-Eecloo-Bruges <sup>(*)</sup> . . . . .	Belge . . . . .	4	8	12	1	*	13	*	5	8	
	Etranger . . . . .	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
	Ensemble. . . . .	4	8	12	1	*	13	*	5	8	
TOTALS . . . . .	Belge . . . . .	100	175	275	53	62	400	75	191	266	
	Etranger . . . . .	45	25	40	12	4	53	4	8	9	
	Ensemble. . . . .	115	200	315	65	63	453	76	199	275	

(1) Cette Administration ne fait pas de distinction entre les haltes et les points d'arrêt.

(2) Exploité pour compte de l'Etat par les sociétés jusqu'au 30 juin 1897 inclusivement.

Nº XLIV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1897.*

Comparaison des années 1897 et 1896.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
Chimay.	Flandre Occidentale.	Gand à Terneuzen.	Gand Central Belge.	Hasselt à Maaseik.	Liège à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois (1).	Malines à Terneuzen.	Nord Belge.	Tarbes à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Anvers à Gand.	Flandre-Bruges.	Ensemble.
<b>Matériel de traction.</b>													
Locomotives . . .	{ en 1897 . . .	7	41	40 (2) 203	3	(3) 44	29	44 (4) 204	4	6	13	10	555
	en 1896 . . .	7	40	40 (2) 203	3	(3) 44	29	44 (4) 204	4	6	13	10	554
Differences pour 1897 . . .		» + 1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 1
Tenders . . .	{ en 1897 . . .	7	39	7 424	0	8	20	43	128	»	»	6	352
	en 1896 . . .	7	39	7 424	0	8	20	43	128	»	»	6	352
Differences pour 1897 . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
* Voitures à vapeur	{ en 1897 . . .	0	7	0	0	»	0	3	»	0	0	0	40
	en 1896 . . .	0	7	0	0	»	0	3	0	0	0	0	40
Differences pour 1897 . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
<b>Matériel de transport.</b>													
Voitures à voyageurs	{ de 4 <sup>e</sup> classe.	»	15	4	43	0	3	0	25	»	4	5	3 84
	de 2 <sup>e</sup> —	»	26	4	42	0	3	0	24	»	2	24	6 135
	de 3 <sup>e</sup> —	7	400	9	233	6	14	»	47	77	0	9	46 26 551
	mixtes . . .	5	24	2 (5) 77	2	(6) 16	0	8 (7) 33	6	3	17	11	224
	Ensemble.	42	165	49	395	8	33	(1) 37	456	6	15	92	46 984
Fourgons à bagages . . .		8	47	5	212	2 (8) 13	(1) 12	440	3	4	14	10	470
Wagons a marchandises	{ découverts.	493	346	174	5,847	44	214	0	368	3,834	62	25	53 55 14,177
	fermés . . .	8	142	13	584	48	68	0	23	474	»	15	47 48 4,440
	pr chevaux.	»	8	1	6	2	1	0	0	10	0	0	27
	pr bétail . . .	8	67	4	579	14	2	0	50	50	4	7	3 » 788
	Ensemble.	209	833	189	7,016	78	284	(1) 438	4,368	66	48	103	103 13,432
Véhicules divers . . .		4	4	2	47	4	1	(1) 7	8	»	2	2	7 52
TOTALS (véhicules de transport).	{ en 1897 . . .	230	746	215	7,640	92	331	0	494	4,669	75	69	214 166 14,938
	en 1896 . . .	230	743	215	7,642	92	333	(4) 0	494	4,669	75	74	212 167 14,946
Differences pour 1897 . . .		» + 3	» - 2	» - 2	» - 2	»	»	»	»	»	- 8	- 4	- 8

(1) À la fin de 1897, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 4<sup>e</sup> 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'Etat néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1897 comprenait 2,875 wagons découverts, 2,702 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 842 wagons pour bétail et 1,097 véhicules divers.

- (2) Dont 2  
(3) — 3  
(4) — 21  
(5) — 10  
(6) — 10  
(7) — 22  
(8) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XLV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1897.*

Comparaison des années 1897 et 1896.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (¹)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay . . . . .	*	55,378	203,757	239,135	*	9,024	27,740	36,764	*	64,402	231,497	235,899
Plandre Occidentale . . .	1,120,357	207,154	99,538	1,427,040	162	*	*	162	1,120,519	207,154	99,538	1,427,211
Gand à Terneuzen . . .	83,230	57,424	71,752	212,406	*	*	*	*	83,230	57,424	71,752	212,406
Grand Central Belge . . .	1,738,628	1,628,209	401,272	3,768,109	84,576	378	*	84,954	1,823,204	1,628,687	401,272	3,853,063
Hasselt à Maaseyck . . .	*	*	103,730	103,730	*	*	*	*	*	*	103,730	103,730
Liége à Maestricht . . .	(²)	248,842	105,494	12,300	366,726	*	*	*	248,842	105,494	12,390	366,726
Liégeois-Limbourgeois . . .	437,068	368,301	*	806,269	*	*	*	*	437,068	368,301	*	806,269
Malines à Terneuzen . . .	151,302	210,105	121,570	483,067	*	*	*	*	151,302	210,105	121,570	483,067
Nord Belge . . . . .	(³)	1,756,441	1,147,378	*	2,903,819	*	*	*	1,756,441	1,147,378	*	2,903,819
Taviers à Embresin . . .	*	*	40,000	40,000	*	*	*	*	*	*	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas .	79,486	22,778	*	102,264	14,865	4,074	*	18,930	94,351	28,852	*	121,203
Total pour 1897 . . .	5,616,344	3,802,221	1,054,009	10,472,574	99,603	13,476	27,740	140,819	5,715,917	3,815,697	1,081,249	10,613,393
— pour 1896 . . .	5,545,570	3,773,505	1,045,531	10,364,606	99,208	13,091	27,816	140,205	5,644,868	3,786,596	1,073,847	10,504,811
Differences pour 1897 . .	+ 70,774	+ 28,716	+ 8,478	+ 107,968	+ 305	+ 385	- 70	+ 614	+ 71,079	+ 29,101	+ 8,402	+ 108,582

(¹) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres

(²) 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.

(³) Y compris 151,428 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(⁴) — 20,032 — — sur la ligne de Sichem à Montaigu

(⁵) — 104,928 — — par les trains-tramways.

(⁶) — 630,004 — — par les trains-tramways.

N° XLVI. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvements et Recettes.*

	NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION			
		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 <sup>re</sup> classe. . . . . (nombre.)	2,626	5,245	44,421	77,803
	2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	23,939	25,277	344,468	335,906
	3 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	264,832	433,625	2,634,895	1,305,807
	Ensemble . . . . . ( — )	294,397	464,147	2,987,484	1,719,516
Bagages	taxés au minimum . . . . . (colis.)	»	»	18,488	40,310
	— au poids . . . . . (quintaux.)	4,874	5,030	46,602	—
	Ensemble. . . . .	—	5,030	—	40,310
Petites marchandises	taxées au minimum . . . . . (expéditions.)	»	»	450,578	72,490
	— au poids. . . . . (quintaux.)	49,929	24,873	179,520	486,019
	Ensemble. . . . .	—	24,873	—	288,509
Grosses marchandises	taxées au minimum . . . . . (expéditions.)	»	»	32,434	28,260
	— au poids . . . . . (tonnes.)	216,857	367,444	944,196	1,424,810
	Ensemble. . . . .	—	367,444	—	1,453,070
Finances . . . . .	(groups.)	3,953	684	60,048	44,439
Équipages	transportés à grande vitesse . . . . . (nombre.)	»	»	44	231
	— à petite — . . . . . ( — )	40	463	»	»
	Ensemble. ( — )	40	463	44	231
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse . . . . . (nombre.)	90	1,219	284	7,792
	— a petite — . . . . . ( — )	887	8,492	4,675	26,321
	Ensemble. ( — )	977	9,711	4,956	34,413
Produits extraordinaires . . . . .	(francs.)	—	20,747	—	20,438
Recettes brutes d'exploitation . . . . .	Totaux. ( — )	—	(*)	—	3,637,626
Dépenses — — — — —	( — )	—	(*)	—	1,993,413
Excédents des recettes sur les dépenses . . . . . ( — )		—	184,551	—	1,844,213
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation . . .		—	68.86 p. %	—	56.35 p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, nistrations belges, est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors,

(2) Exploité pour compte de l'Etat, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1897.

(3) Y compris le mouvement (849,420 voyageurs) et la recette (208,874 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(4) Pour les chemins de fer Grand Central belge et Nord belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre

(5) Y compris une somme de 34,912 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord, du

(6) Y compris une somme de 5,689 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

*t recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1897.*

DES COMPAGNIES.

CANAL A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE. (2)		HASSELT A MAESYCK.		LIEGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
1,812	3,192	114,981	208,520	1,446	2,162	46,293	26,722	177,979	323,644
13,204	13,654	578,767	743,077	5,632	8,658	66,474	65,742	999,474	1,162,344
254,835	191,698	7,493,981	3,043,335	60,422	49,592	1,049,832	488,226	11,760,797	5,242,283
269,851	208,513	8,189,720	3,964,932	67,190	60,412	1,132,599	580,690	12,938,250	6,698,214
1,058	33,355			4,492				54,093	
2,945	4,696	20,003	76,230	403	4,485	10,488	11,055	52,042	435,806
—	4,696	—	76,230	—	4,485	—	11,055	—	435,806
3,144	1,402	293,769		29,858	8,936			477,349	
46,256	40,247	233,728	602,757	42,827	14,203	45,486	31,990	507,446	952,948
—	41,649	—	602,757	—	23,140	—	31,990	—	952,918
1,063	1,194	60,761		1,427	1,807			95,082	
427,328	391,646	5,074,603	10,239,602	37,946	62,851	623,775	646,430	7,294,575	13,164,044
—	392,840	—	10,239,602	—	64,661	—	646,430	—	13,164,044
391	846	5,693	1,644	4,087	314	2,966	746	74,435	15,673
D	D	422	16,882	»	»	4	28	434	47,144
D	D	29	1,050	»	»	»	»	39	4,213
D	D	451	17,932	»	»	4	28	473	48,354
D	D	1,794	6,390	»	»	525	42,744	—	28,148
425	4,158	73,912	90,897	540	6,001	4,409	43,966	—	149,838
425	4,158	73,706	97,287	540	6,001	4,634	26,710	—	177,980
—	23,389	—	181,263	—	16,593	—	77,762	—	340,434
—	643,092	—	15,181,647	—	472,608	—	1,375,411	—	21,503,090
—	337,732	—	7,461,426	—	470,482	—	752,298	—	14,123,206
—	303,360	—	7,720,221	—	2,426	—	623,113	—	10,379,884
—	52.52 p. %	—	49.45 p. %	—	98.59 p. %	—	34.70 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admis il n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

Liège à Visé.

de têtes; pour les autres lignes concédées, ce mouvement est représenté par le nombre d'*expéditions ou de wagons*.

chef de l'exploitation de la section française de Monignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay, dont il est question dans le renvoi (\*) ci-dessus.

N° XLVI. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et*

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION DES					
	REPORTS.		LIÈGE-OIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZES.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 <sup>re</sup> classe. . . . . (nombre.)	177,979	323,614	17,660	37,039	18,161	22,192
	2 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	999,474	1,162,344	151,687	188,748	79,694
	3 <sup>e</sup> — . . . . . ( — )	11,760,797	5,212,283	895,236	489,657	683,434
Ensemble. ( — )		12,938,250	6,698,244	4,064,553	715,414	781,289
Bagages { taxés au minimum . . . . . (colis.)	54,093	—	5,386	2,525	4,266	2,082
	— au poids . . . . . (quintaux.)	52,042	435,806	4,306	11,094	2,488
	Ensemble . . . . .	—	435,806	—	13,616	5,289
Petites marchandises { taxées au minimum . . . (expéditions.)	477,349	—	98,458	33,275	64,812	—
	— au poids. . . . . (quintaux)	507,446	952,948	400,029	110,044	36,654
	Ensemble . . . . .	—	952,948	—	173,316	59,473
Grosses marchandises { taxées au minimum . . . (expéditions.)	95,082	—	16,143	19,335	7,614	10,279
	— au poids. . . . . (tonnes.)	7,294,575	13,464,044	1,297,178	1,731,428	594,331
	Ensemble . . . . .	—	13,464,044	—	1,750,763	875,442
Finances . . . . . . . . . . . (groups.)	74,435	45,673	5,922	1,898	42,357	2,526
Equipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	434	17,441	20	540	—	—
	— à petite — ( — )	39	1,213	—	2	33
	Ensemble. ( — )	473	18,354	20	540	33
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	28,445	94	2,378	5	95
	(*) — à petite — ( — )	—	149,835	1,922	20,544	313
	Ensemble ( — )	—	177,980	2,016	32,922	318
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)	—	340,434	—	38,744	—	109,495
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux. ( — )	—	24,503,090	—	2,747,477	—	1,428,247
Dépenses — — — — — ( — )	—	11,423,206	—	2,023,879	—	830,919
Excédents des recettes sur les dépenses. ( — )	—	10,379,884	—	693,598	—	597,328
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation . . . . . . . . . . .	—	—	—	74.47 p.c.	—	58.48 p.c.

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

(2) Voir note de renvoi (2) de la page précédente.

(3) 1,029 envois taxés par expédition et 1,794 tarifés par tête.

(4) 7,074 — — — et 85,468 — —

(5) 8,103 — — — et 87,262 — —

*recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1897. (Suite.)*

COMPAGNIES.							PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	ANVERS A GAND.		GAND-ECLOO-BRUGES.		
BELGE.	TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.			Premier semestre.				
Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRALE.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
732,498	238	437	2,910	3,080	550,371	4,448,560	9.30	2.64	12,634	23,844	3,778	5,760
1,093,948	48,965	12,039	29,253	20,045	2,278,858	2,540,828	24.42	6 »	98,383	107,086	56,391	54,014
2,295,833	»	»	225,352	84,268	20,464,234	8,369,418	69.58	19.77	616,773	333,233	246,606	140,250
4,122,279	49,203	12,176	257,515	107,393	22,993,483	12,028,806	100. »	28.41	727,788	464,463	306,775	200,021
»	»	»	4,145	558	64,860				4,499	732	1,295	640
233,540	»	»	632	796	443,408	391,605	100. »	0.93	2,352	4,899	746	4,439
233,540	»	»	—	4,334	—	391,605	100. »	0.93	—	6,631	—	4,779
»	»	»	46,810	46,647	687,129				37,373	47,929	25,645	9,726
631,537	1,944	2,595	24,334	15,808	1,051,904	1,854,964	100. »	4.38	23,426	34,227	15,367	12,558
631,537	—	2,595	—	32,425	—	1,854,964	100. »	4.38	—	52,456	—	22,284
»	»	»	3,451	2,477	124,960	25,722,920	100. »	60.76	5,307	12,322	3,288	3,501
9,784,507	33,599	36,086	88,302	109,931	18,068,729				34,059	104,477	78,526	412,920
9,784,507	—	36,086	—	112,108	—	25,722,920	100. »	60.76	—	116,799	—	416,424
14,292	»	»	9,890	712	474,834	35,098	100. »	0.08	726	542	2,300	571
»	»	»	4	8	465	47,689	44.16	0.04	»	»	4	12
21,423	»	»	»	»	2,500	22,369	35.84	0.08	»	»	»	»
21,423	»	»	4	8	2,955	40,058	100. »	0.09	»	»	4	12
»	»	»	34	201	(3)	30,849	42.58	0.08	»	»	4,934	4,022
39,444	»	»	233	4,243	(4)	244,494	87.42	0.50	44,304	20,586	18,304	8,406
39,444	»	»	267	4,414	(5)	245,043	100. »	0.58	44,304	20,586	23,252	12,428
1,529,809		77	—	506	—	2,018,732	100. »	4.77	—	13,477	—	43,980
16,378,528	—	50,934	—	255,920	—	42,333,896	—	100. »	—	673,084	—	367,465
6,068,932	—	33,363	—	422,329	—	20,202,378	—	—	—	394,264	—	202,994
10,309,546	—	17,874	—	433,594	—	22,431,548	—	—	—	278,793	—	164,474
37.05 p. c.	—	65.50 p. c.	—	47.79 p. c.	—	47.72 p. c.	—	58.58 p. %	—	47.72 p. %	—	—

N° XLVII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Chimay.	Flandre Occidentale.
	<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gerants ou directeurs de l'exploitation) . . . . .	1	1
2	Ingénieurs en chef directeurs . . . . .	"	"
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.). . . . .	1	5
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs-adjoints, etc. . . . .	"	"
5	Agents commerciaux. . . . .	"	"
6	Chefs de la comptabilité et du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins) surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc. . . . .	8	48
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station ; chefs de halte . . . . .	10	27
8	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc. . . . .	4	3
9	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc. . . . .	2	"
10	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc. . . . .	"	1
11	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surveillants, etc. . . . .	25	421
12	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc. . . . .	2	54
13	Premiers chefs gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins . . . . .	10	62
	Ensemble (rubrique A). . . . .	57	289
	<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>		
14	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-mécaniciens, mécaniciens, éleves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aide-forgerons, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferrailleurs, menuisiers, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.) . . . . .	34	274
15	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers gardes et gardes-de-barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, ou signateurs, etc.) . . . . .	73	702
16	Ouvriers de station (annoteurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recôleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.) . . . . .	24	203
17	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.). . . . .	4	4
	Ensemble (rubrique B). . . . .	132	1,183
	TOTAUX (rubriques A et B) pour 1897. . . . .	489	1,472
	— — — pour 1896 <sup>(1)</sup> . . . . .	488	1,438
	Differences pour 1897. . . . .	+ 1	+ 34

<sup>(1)</sup> Abstraction faite du personnel des lignes reprises par l'Etat (Anvers à Gand et Gand-Eekloo-Bruges).

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1897.  
années 1897 et 1896 (\*).

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.									TOTALS.	
Grand à Terneuzen.	Grand Central Belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liège à Maestricht.	Liégeois- Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord Belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1897.	1896 (*).
4	4	2	3	4	1	4	4	1	42	42
>	2	*	*	*	*	*	*	*	2	2
2	22	*	3	1	3	3	1	2	43	42
1	49	*	*	2	*	41	*	*	33	36
2	3	*	*	6	4	*	*	4	8	8
2	108	5	3	6	6	20	*	4	170	170
9	457	6	45	27	47	51	*	5	314	312
*	*	*	*	1	4	85	1	4	93	93
1	*	*	*	4	*	*	*	*	7	6
4	18	2	3	8	*	14	*	*	47	49
20	335	4	33	33	37	264	*	10	902	878
7	120	4	5	16	8	74	1	2	296	312
14	295	2	49	53	25	195	4	4	683	660
60	1,076	21	82	473	99	718	8	27	2,610	2,650
46	1,687	12	63	123	148	959	6	29	3,381	3,298
52	941	39	427	231	164	517	6	40	2,889	2,877
48	696	6	48	224	88	491	4	20	1,819	1,769
4	47	1	2	4	2	84	*	2	151	153
420	3,371	38	240	582	399	2,051	43	91	8,240	8,097
480	4,447	79	322	755	498	2,769	21	118	10,860	10,677
480	4,400	79	308	758	482	2,705	21	118	10,677	—
*	+ 47	*	+ 14	- 3	+ 16	+ 64	*	*	+ 173	-

N° XLVIII. — *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 (Inprudence, circulation sur la voie,		
	Trafageurs.			Agents des Compagnies.			Ensemble.			Trafageurs.		
	Tués.	Blessés.	Contusés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusés.	Total.
Chimay . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piandre Occidentale. . . . .	0	1	3	4	0	1	0	4	0	2	3	6
Gand à Terneuzen . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grand Central Belge . . . . .	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1
Hasselt à Maeseyck . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liège à Maestricht . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liégeois-Limbourgeois. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Malines à Terneuzen . . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord Belge. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Taviers à Embresin. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Termonde à Saint-Nicolas. . . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAUX pour 1897. . . . .</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>24</b>
— pour 1896. . . . .	0	4	2	4	0	0	0	0	0	4	3	6
Differences pour 1897 . . . . .	0	-3	+3	+4	+2	0	+3	+1	-1	+3	+3	+8

## — Accidents survenus aux personnes. — Année 1897.

années 1897 et 1896.

TOTaux GÉNÉRAux DES VICTIMES.																			
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres de trains, ivresse, suicide, etc.)																			
Personnes étrangères non voyageurs.			Ensemble.			Voyageurs.			Agents des Compagnies.			Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.			Ensemble.				
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
4	2	»	6	7	6	4	44	3	2	4	6	3	4	»	7	4	2	9	
»	1	»	4	»	4	»	4	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	
2	4	»	6	4	9	»	13	»	4	»	1	3	4	»	7	4	6	14	
»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
4	9	4	2	2	4	2	8	»	»	»	»	1	5	4	7	1	2	5	
3	»	»	3	3	2	»	5	»	»	»	»	2	»	2	3	3	3	5	
8	4	»	12	8	29	»	37	»	4	»	4	»	21	»	24	8	4	12	37
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	2	»	2	»	»	2	2	
48	44	4	30	24	53	6	83	»	7	6	43	7	38	2	47	18	41	1	90
9	16	»	25	18	44	5	67	3	4	»	7	6	28	5	39	9	16	»	71
+9	-5	+4	+3	+6	+9	+1	+10	-3	+3	+6	+6	+1	+10	-3	+8	+9	-5	+4	+19

N<sup>o</sup> XLIX. — *Ligne d'Anvers à Gand. — Compte de liquidation  
de l'exercice 1896.*

Des pièces justificatives fournies par la Société du Chemin de fer d'Anvers à Gand en liquidation et rectifiées, de commun accord, après vérification par le contrôle du chemin de fer de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1896, les recettes brutes se sont élevées à . . . . . fr.	4,391,654 98
et les dépenses d'exploitation à . . . . .	799,979 79
ce qui fait ressortir les recettes nettes à . . . . . fr.	591,655 49
En ajoutant à cette somme les intérêts provenant du place- ment des capitaux disponibles, soit . . . . . fr.	7,178 91
le solde actif net est de . . . . . fr.	598,834 40

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

### **La Société d'Anvers à Gand a versé :**

#### *A. Aux porteurs d'actions privilégiées et d'obligations :*

<b>1° Pour coupons échus au 1<sup>er</sup> juillet 1896 et 2 janvier 1897.</b>	<b>. . . . . fr.</b>	<b>190,612 50</b>
<b>2° Pour titres amortis le 14 mars 1896.</b>	<b>. .</b>	<b>70,000 "</b>

## B. Au Trésor :

1 <sup>o</sup> Pour intérêts restant à liquider . . . . .	277	50
2 <sup>o</sup> Pour titres restant à rembourser . . . . .	16,000	"
3 <sup>o</sup> L'excédent disponible, toutes charges acquittées . . . . .	317,644	57
L'encaisse des stations au 31 décembre 1896 et repris par les comptables de la Compagnie au 1 <sup>er</sup> janvier était de . . . . .	4,299	53
Total égal au solde actif. . . . . fr.		598,834 40

Dressé en triple expédition, à Saint-Nicolas, le 12 février 1898.

*Le Directeur du contrôle  
du chemin de fer de l'État Belge,*

(Signé) LEFÈVRE.

*Le Président du Comité de liquidation  
de la Société du Chemin de fer d'Anvers à Gand,*

(Signé) S. VERWILGHEN.

N<sup>o</sup> XLIX (suite). — *Chemin de fer d'Anvers à Gand.*

COMPTE GÉNÉRAL DE L'ANNÉE 1896.

Dépenses.

Recettes.

Dépenses d'exploitation. . . . . fr.	799,979 79	Recette brute de l'exploitation . . . . . fr.	1,591,634 98
<i>Intérêts des actions privilégiées et des obligations.</i>			
Liquidé à l'échéance du { 1 <sup>er</sup> juillet 1896, fr. 98,332 50 2 janvier 1897 . . . 93,280 » } 100,612 50	100,612 50	Comptes de banques. Intérêts du 1 <sup>er</sup> janvier 1896 au 30 juin 1897 . . . . . fr. (*) 6,117 48	
Restant à liquider { 1 <sup>er</sup> juillet 1896. . . 112 50 et versé au Trésor le 22 novembre 1897, pour l'échéance du 2 janvier 1897 . . . 165 » } 277 50	190,890 »	Intérêts à 2 p. c. { fr. 300,000 » versés le 21 août 1897. 855 33 dus à partir du 1 <sup>er</sup> juillet pour { — 16,277 50 — 22 nov. 1897. 127 31 — 10,465 66 — 24 déc. 1897. 100 59 }	7,178 91
<i>Amortissement du 1<sup>er</sup> mars 1896.</i>			
Titres remboursés le 2 janvier 1897 . . . . . 70,000 »	(*) 86,000 »		
— restant à rembourser et versés au Trésor le 22 novembre 1897 . . . . . 18,000 »			
Versements { au Trésor { le 21 août,acompte sur la recette nette. 300,000 » le 24 décembre, solde de la recette nette. 10,465 66 } 317,644 57			
le 24 décembre, intérêts . . . . . 7,178 91			
Encaisses des stations repris par les comptables de la Compagnie le 1 <sup>er</sup> janvier 1897 . . . . .	4,299 53		
<b>Total . . . fr.</b>	<b>1,598,815 89</b>		Fr. 1,598,815 89

Arrêté de commun accord au montant total de un million trois cent nonante-huit mille huit cent treize francs quatre-vingt-neuf centimes.

50

Le Directeur du contrôle du chemin de fer de l'État Belge,  
(Signé) LEFÈVRE.

Le Président du Comité de liquidation  
de la Compagnie du Chemin de fer d'Anvers à Gand,  
(Signé) S. VERWILGHEN.

(1) Déduction faite de treize titres non émis et attachés à la souche.

(2) Estimation faite avant la clôture des comptes d'intérêts, pour permettre à la Compagnie en liquidation de verser le solde disponible de 1896, avant le 31 décembre 1897.

(197) A

[ N° 160.]

N° L. — *Lignes d'Anvers à Gand. — Compte de liquidation du 1<sup>er</sup> semestre 1897.*

Des pièces justificatives fournies par la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand en liquidation et rectifiées, de commun accord, après vérification par le contrôle du chemin de fer de l'Etat Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin 1897, les recettes brutes se sont élevées à . . . . .	fr. 673,054 18
et les dépenses d'exploitation à . . . . .	594,261 52
ce qui fait ressortir les recettes nettes à . . . . .	fr. 278,792 86
En ajoutant à cette somme les intérêts provenant du déplacement des capitaux disponibles, soit . . . . .	fr. 1,808 99
et le solde en caisse des stations repris au 1 <sup>er</sup> janvier 1897, soit . . . . .	4.299 85
le solde actif est de . . . . .	fr. 284,901 38

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

La société d'Anvers à Gand a versé :

1 <sup>o</sup> Aux porteurs d'actions privilégiées et d'obligations pour coupons échus le 1 <sup>er</sup> juillet . . . . .	fr. 89.722 50
pour intérêts restant à liquider . . . . .	4,597 50
2 <sup>o</sup> Au Trésor.   l'excédent disponible, toutes charges acquittées . . . . .	fr. 181,993 29
3 <sup>o</sup> Aux comptables de l'Etat installés le 1 <sup>er</sup> juillet, le solde des caisses au 30 juin des stations d'Anvers à Gand . . . . .	fr. 8,588 09
Total égal au solde actif . . . . .	fr. 284,901 38

Dressé en triple expédition, à Saint-Nicolas, le 12 février 1898.

*Le Directeur du contrôle  
du chemin de fer de l'Etat Belge,*

(Signé) LEFEVRE.

*Le Président du Comité de liquidation  
de la Société des chemins de fer d'Anvers à Gand,*

(Signé) S. VERWILGHEN.

N° L (suite). — *Chemin de fer d'Anvers à Gand.*

COMPTÉ GÉNÉRAL DU PREMIER SEMESTRE 1897.

Arrêté de commun accord au montant total de six cent septante-neuf mille cent soixante-deux francs septante centimes.

*Le Directeur du contrôle des chemins de fer de l'État,*  
*(Signé) LEFÈVRE.*

*Le Président du Comité de liquidation  
de la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand,  
(Signé) VERWILGHEN.*

LI. — *Chemin de fer de Gand-Eecloo-Bruges.* (1<sup>er</sup> semestre 1897).  
       — *Compte de liquidation.*

Des pièces justificatives fournies par la Société du Chemin de fer de Gand-Eecloo en liquidation et rectifiées, de commun accord, après vérification par le contrôle du chemin de fer de l'État Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin inclus de 1897, les recettes brutes		
se sont élevées à . . . . .	fr.	367,464 86
et les dépenses de l'exploitation à . . . . .		202,994 49
		<hr/>
ce qui fait ressortir les recettes nettes à . . . . .	fr.	164,470 37
En ajoutant à cette somme les intérêts provenant du placement des recettes disponibles, soit . . . . .	fr.	1,818 63
le solde actif net est de . . . . .	fr.	<hr/> 166,289 »

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

La Société de Gand-Eecloo a versé :

1 <sup>o</sup> A la Société d'Eecloo-Bruges, dont elle a assuré l'exploitation moyennant de 40 p. c.		
de la recette brute . . . . .	fr.	48,558 16
2 <sup>o</sup> Aux obligataires de sa propre concession, pour coupons échus le 1 <sup>er</sup> juillet. . . . .		34,588 37
3 <sup>o</sup> Au Trésor, l'excédent disponible toutes charges acquittées . . . . .		80,205 04
4 <sup>o</sup> Aux comptables de l'État installés le 1 <sup>er</sup> juillet, le solde des encaisses au 30 juin 1897 des stations de Bruges et d'Eecloo . . . . .		2,937 43
Total égal au solde actif. . . . .	fr.	<hr/> 166,289 »

Dressé en triple expédition à Eecloo, le 14 janvier 1898.

*Le Directeur du contrôle  
du chemin de fer de l'État Belge,*

(Signé) LEFÈVRE.

*Le Président du Comité de liquidation  
de la Société du Chemin de fer de Gand-Eecloo,*

(Signé) PATERNOTTE.

*Un membre du Comité de liquidation,*

(Signé) ALFRED NEELEMANS.

N° LI (suite).

*Chemin de fer de Gand-Eecloo-Bruges.*

COMPTÉ GÉNÉRAL DU PREMIER SEMESTRE 1897.

**Payments.**

**Ressources.**

Dépenses d'exploitation . . . . .	fr.	202,994 49	Recettes brutes de l'exploitation . . . . .	367,464 86
Parts de recettes versées à la Société d'Eecloo-Bruges . . . . .		48,558 16	Intérêts. . fr. 1,510 27	1,174 66
Coupons d'obligations { 4,603 coupons à fr. 7-50 = fr. 34,522 50 échus au 1 <sup>er</sup> juillet. } Commission . . . . .	63 87	54,588 57	du 1 <sup>er</sup> janvier au 50 juin. Commission. 153 61	1,818 63
Versement opéré le 25 octobre des reliquats des sommes déposées chez les banquiers pour payement des coupons d'obligations. . . . .		8,787 75	du 1 <sup>er</sup> juillet au 12 aout. Intérêts. . . 521 05 Commission. 75 60	245 45
Versement opéré au Trésor le 27 octobre . . . . . fr.	60,000 "	71,417 51	Intérêts du 12 aout aux dates de versement au Trésor des soldes des recettes. . . . .	598 54
Id. id. le 27 novembre. . . . .	11,417 51			
Encaisses existant au 50 juin 1897 et dont l'Etat Belge a pris possession le 1 <sup>er</sup> juillet, lors de l'installation de ses comptables :				
A la station de Bruges . . . . .	595 78			
A la station d'Eecloo . . . . .	2,545 65	2,957 45		
Les autres stations avaient versé leur encaisse comme d'usage le soir, c'est-à-dire le 50 juin, à la Caisse centrale.				
TOTAL. . . . . fr.		569,285 49		Fr. 569,285 49

Arrêté de commun accord à la somme de trois cent soixante-neuf mille deux cent quatre-vingt-trois francs quarante-neuf centimes.

*Le Directeur du contrôle du chemin de fer de l'Etat Belge,  
(Signé) LEFÈVRE.*

*Le Président du Comité de liquidation  
de la Société du Chemin de fer de Gand-Eecloo,  
(Signé) PATERNOTTE.*

*Un membre du Comité de liquidation,  
(Signé) ALFRED NEELEMANS.*

(202)

(1)

## PARTIE B.

---

POSTES.

(2)

## POSTES.

---

### I.

#### Renseignements généraux.

##### § 1er. SERVICE INTERNATIONAL.

Une adhésion nouvelle à l'Union postale universelle a eu lieu en 1897 : celle du Protectorat britannique de Sarawak. Cette adhésion a sorti ses effets le 1<sup>er</sup> juillet.

Pendant la même année, l'échange des mandats-poste internationaux a été organisé entre la Belgique d'une part, les îles Sandwich (Hawaï) et l'agence postale allemande d'Apia (îles Samoa), d'autre part.

Le service des abonnements aux journaux a également été établi entre la Belgique et la Serbie.

L'année 1897 a, de plus, été marquée par la réunion, à Washington, du V<sup>e</sup> Congrès postal, congrès auquel la Belgique a participé comme aux quatre précédents.

Ce congrès, qui s'est ouvert le 5 mai, a terminé ses travaux, le 15 juin suivant, par la signature des actes nouveaux destinés à remplacer, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1899, les conventions et arrangements élaborés au Congrès de Vienne, en 1891.

La Belgique a adhéré à tous ces actes, sauf à celui qui a trait aux livrets d'identité ; l'inutilité de ces livrets s'affirme davantage à chaque congrès.

L'accession définitive à l'Union de la Corée et de l'État libre d'Orange et

l'accession probable de la Chine sont les faits les plus marquants à inscrire à l'actif du Congrès de Washington.

## § 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Depuis le 1<sup>er</sup> février 1897, les bureaux de perception et de sous-perception des postes sont ouverts au service de la Caisse d'assurances annexée à la Caisse de retraite garantie par l'État.

## II.

### Statistique des correspondances.

#### § 1<sup>er</sup>. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B. 14,  
et III, p. B. 18. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories . . .	En 1897 . . . . .	82,509,866	117,848,690
	En 1896 . . . . .	77,234,038	110,566,990
	Défauts en 1897 . . .	+ 5,275,828 ou + 6.83 p. %	- 2,005,872 ou + 6.02 p. %
			+ 7,284,700 ou + 6.59 p. %
Cartes postales . . . . .	En 1897 . . . . .	40,458,860	49,420,449
	En 1896 . . . . .	37,367,772	45,376,318
	Défauts en 1897 . . .	+ 3,091,088 ou + 8.27 p. %	+ 953,043 ou + 14.90 p. %
			+ 4,044,131 ou + 8.91 p. %
Totaux . . . . .	En 1897 . . . . .	122,968,726	167,269,139
	En 1896 . . . . .	114,601,810	155,943,308
	Défauts en 1897 . . .	+ 8,366,916 ou + 7.30 p. %	+ 2,958,915 ou + 7.16 p. %
			+ 11,323,831 ou + 7.26 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 1897, de 5,323,597 contre 5,349,596 en 1896. C'est, sur 1897, une diminution de 25,799 cartes ou 0.48 p. c.

En 1897, la poste a, en outre, transporté 23,145,817 lettres de service. C'est, sur 1896 (20,897,401), une augmentation de 2,548,416 lettres ou de 12.57 p. c. I, p. B, 14,  
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiquée au tableau ci-après :

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1897 . . . . .	110,587,244	96,456,423	5,915,748
En 1896 . . . . .	101,513,576	91,274,339	5,374,720
Déférences en 1897 . . .	+ 9,073,665 ou + 8.91 p. %	+ 5,182,084 ou + 5.68 p. %	+ 541,028 ou + 10.07 p. %
			- 77,805 ou - 4.69 p. %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

Le mouvement de ces différentes catégories d'envois est en progression, sauf en ce qui concerne les papiers d'affaires.

## § 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées entre les bureaux belges, qui avait été de 76,151,062 en 1896, s'est élevé à 81,343,808 en 1897, soit en plus 5,192,746 lettres ou 6.82 p. c. III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger est, pour 1897, de 98,664,527.

C'est une moyenne de 14.98 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1897 (6,586,593 habitants). Cette moyenne était de 14.28 par habitant, pour 1896.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1897, de 4.96 pour mille lettres expédiées (489,099 sur 98,664,527).

En 1897, il est tombé en rebut 191,933 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre 100,469 lettres (52.35 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification. III, p. B, 18.

En 1896, il y avait eu 178,578 lettres-rebut, dont 92,714 (51.92 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1897, de 4,757 dont 79 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 2,190.47. Il en a été retrouvé 1,554 ou 52.45 p. c., parmi lesquelles 5 contenaient pour fr. 43.55 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1896, de 4,258, dont 85 conte-

naient des valeurs au porteur pour la somme totale de 5,695,45 francs. Sur ce nombre, 1,428 lettres ou 53,54 p. c., dont 2 renfermaient pour fr. 3-50 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 31,941,624 en 1896; il est de 33,886,507 en 1897; augmentation : 1,944,683 ou 6,09 p. c.

### § 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 853,552 en 1896, à 905,496 en 1897, soit 71,964 envois ou 8,63 p. c. en plus pour 1897.

Trois objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1897.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1897, à un échange de 1,294,555 lettres recommandées. C'est, sur 1896 (1,257,360), un accroissement de 56,973 ou 4,60 p. c.

### § 4. LETTRES ASSURÉES.

II, p. B, 16, et III, p. B, 18. En 1897, il a été expédié 260,562 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 554,955,296-52. C'est, sur 1896, une augmentation de 11,118 en nombre et de fr. 20,010,443-53 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,285 francs pour 1897; il était de 1,202 francs en 1894, de 1,228 francs en 1895 et de 1,263 francs en 1896.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1897, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 111,626-85. C'est, sur 1896, une augmentation de fr. 4,861-55. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 48,846-90 en 1897, contre fr. 46,613-70 en 1896, soit une augmentation de fr. 2,253-20.

En *service international*, il a été échangé 158,184 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 143,407,527-79. Comparativement au mouvement de 1896, c'est une augmentation de 4,216 en nombre et de fr. 11,871,543-07 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1897, le nombre de 418,746 envois, représentant une valeur de fr. 478,062,824-11, avec un produit de fr. 245,160-95.

Deux lettres-valeur ont été perdues en 1897.

### § 5. ENVOIS EXPRES.

III, p. B, 19. Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1897, de 1,542,471, dont 1,481,079 dans le rayon local du bureau de destination et 61,392 en dehors

de ce rayon ; 84,023 envois ont été délivrés par la Poste et 1,458,448 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1896 (1,597,015), l'augmentation est de 145,456 (ou 9.60 p. c.).

### III.

#### **Opérations pour compte de tiers.**

##### **A. MANDATS ET BONS DE POSTE.**

###### **§ 1er. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).**

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1897, à 1,181.717 (1) et le montant à fr. 418,013.423-99, non compris 92,643 titres, s'élevant ensemble à fr. 26,993,535-47, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce, ni une somme de fr. 1,015,222-94 payée pour compte du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, improches à la consommation ; cette dernière somme a produit une taxe de fr. 3,593-10. L'augmentation sur l'année précédente est de 63,203 mandats (5.65 p. c.), d'une valeur totale de fr. 8,940,913,73 (8.19 p. c.).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 21,460-65 (5.80 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 97-51, en 1896, s'est élevée à fr. 99-86, en 1897.

###### **§ 2. BONS DE POSTE.**

Il a été délivré, en 1897, 1,256,746 bons de poste, d'un montant global de 10,464,367 francs, soit en plus, sur l'année 1896, 46.502 titres (5.90 p. c.), représentant une valeur de 587,997 francs (5.85 p. c.).

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 2,921-90 (3.89 p. c.).

###### **§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).**

Pendant l'exercice 1897, il a été émis en Belgique 389,709 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 18,516,568-93. C'est, sur 1896, une augmentation de 24,584 (6.73 p. c.) pour le nombre et de fr. 929,776-07 (5.29 p. c.) pour la valeur des titres.

Il a été payé, pendant le même exercice, 384,842 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 18,332,239-76 ; l'augmentation, sur l'exercice 1896

(1) Y compris 42,869 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

est de 20,109 mandats (5.51 p. c.) d'une valeur totale de fr. 4,186,932-19 (6.92 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 221,419-58, soit une augmentation de fr. 42,640-36 (6.08 p. c.) sur l'année précédente.

#### B. EFFETS DE COMMERCE.

##### § 1<sup>er</sup>. ACCEPTATION.

<sup>II, p. B, 18,  
et III, p. B, 21  
et 22.</sup> En 1897, 36.716 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7.343-20, soit une diminution de 8.20 p. c. comparativement à l'exercice précédent (39,999 effets, ayant rapporté fr. 7,999-80 de taxes).

Il a été fait 233 protêts par huissiers et 138 par agents des postes.

##### § 2. ENCAISSEMENT.

<sup>II, p. B, 18,  
et III, p. B, 21  
et 22.</sup> Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser. Il a été déposé, en 1897, 2,585,590 effets s'élevant ensemble à fr. 555,772,469-99. C'est, sur 1896, une augmentation de 83,635 en nombre (3.64 p. c.) et de fr. 29,801,377-45 (5.89 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 824,426-50, dépassant de fr. 59,221, ou 4.99 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 45,973 protêts par huissiers et 94,289 par les agents des postes.

#### C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

<sup>II, p. B, 19,  
et III, p. B, 20  
et 21.</sup> Il a été déposé, en 1897, 149,597 coupons <sup>(1)</sup> et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,451,465-75.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1896, avait été de 150,813 et le montant, de fr. 1,502,009-44.

Il y a donc eu diminution de 1.416 (0.94 p. c.) quant au nombre des valeurs, et augmentation de fr. 149,456-34 (14.48 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1896, à fr. 2,885-40, a atteint, en 1897, fr. 2,995-95, soit une différence en plus de fr. 112-55 (3.90 p. c.) sur l'exercice écoulé.

#### D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

<sup>II, p. B, 19,  
et III, p. B, 20  
et 21.</sup> La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1897.

---

<sup>(1)</sup> Non compris les coupons des Dettes de l'État qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

L'augmentation du nombre des titres déposés (5,465,308) est de 232,850 (4.48 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 250,407,544-13), de fr. 16,905,951-51 (7.94 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 958,456-60, soit une différence en plus de fr. 55,890-95 (5.96 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 46,667 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 689,814-56, et qui ont rapporté fr. 7,594-80 de taxe.

#### E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER..

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1896, par 65,880 titres, s'est élevé à 73,374 en 1897. L'augmentation a donc été de 7,491 (11.37 p. c.).

II, p. B, 19,  
et III, p. B, 20  
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 3,225,498-17, ! contre fr. 2,786,105-27 en 1896, soit une augmentation de fr. 437,592-90 (15.70 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 88,901 valeurs, d'où une augmentation de 8,680 (10.82 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,476,649-84, accusant ainsi une augmentation de fr. 165,579-63 (5 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 9,984-00) a augmenté de fr. 904-60 (9.96 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 4,562 envois contre remboursement d'un montant global de fr. 86,904-82 et pour lesquels il a été perçu fr. 456-20 du chef de la taxe d'encaissement.

#### F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été sousscrit, en 1897, 385,722 abonnements ayant produit une taxe de fr. 45,582-93.

II, p. B, 19,  
et III, p. B, 20  
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1896, accusent une augmentation de 42,950 (12.53 p. c.) quant au nombre, et de fr. 2,458-01 (4.97 p. c.) du chef de la taxe.

#### G. CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Les services postaux de la Caisse d'épargne et de la Caisse de retraite continuent à progresser, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies au cours des exercices 1896 et 1897.

*Caisse d'épargne.*

VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1897 . . . . .	1,893,816	147,039,674	538,516	107,570,316 05	1,062,789
En 1896 . . . . .	1,851,611	133,111,281	500,729	103,104,926 16	968,486
Défauts en 1897 . . .	+ 142,205 ou + 7.68 p. %	+13,928,393 ou +10.46 p. %	+ 35,787 ou + 7.15 p. %	+ 4,465,389 89 ou + 4.33 p. %	+ 94,293 ou + 9.74 p. %
					+40,135,038 33 ou +11.56 p. %

Achats de fonds publics.		Réalisations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1897 . . . . .	9,754	22,356,217 02	4,206	12,201,963 14	22,365
En 1896 . . . . .	9,359	21,939,660 31	3,989	10,895,097 *	19,869
Défauts en 1897 . . .	+ 395 ou + 4.22 p. %	+ 416,536 71 ou + 1.90 p. %	+ 217 ou + 5.44 p. %	+1,306,866 14 ou +11.99 p. %	+ 2,496 ou +12.56 p. %
					+ 9,238,100 ou +11.48 p. %

*Caisse de retraite.*

Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.		
NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	
En 1897. . . . .	106,215	960,564	13,614	632,074 77	195	15,808 25	12	300
En 1896. . . . .	65,937	858,454	12,119	558,122 25	255	37,360 37	23	675
Défauts en 1897 . . .	+ 40,278 ou + 61.09 p. %	+102,110 ou + 11.89 p. %	+ 1,495 ou + 12.33 p. %	+73,952 52 ou + 13.25 p. %	- 60 ou - 23.53 p. %	-21,552 12 ou - 57.69 p. %	- 11 ou - 47.83 p. %	- 275 ou - 47.83 p. %

Ainsi qu'on le remarquera, l'augmentation du nombre des versements à la Caisse de retraite a été particulièrement sensible.

Dans le service de la *Caisse d'assurances*, de création récente, on a effectué 113 versements de primes s'élevant ensemble à fr. 41,536.

Des renseignements plus détaillés, concernant les trois services, figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

*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, en 1897, à

fr. 34,142-34; cette somme est supérieure de fr. 1,867-34 ou 3.57 p. c., au montant des droits perçus en 1896 (fr. 52,273-00).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 208,650-87 en 1896, s'est élevée, en 1897, à fr. 218,674-82, soit une augmentation de fr. 10,023-95 ou 4.80 p. c.

## IV

**Bureaux de poste et boîtes aux lettres.**

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux ; au 31 décembre 1896, il y en avait 864 et à la fin de 1897, ce nombre s'élève à 893 bureaux répartis entre 820 localités.

Parmi ces 893 bureaux se trouvent 271 sous-perceptions, 8 bureaux de dépôts de poste et 59 dépôts-relais.

En outre, il a été créé, en 1897, 58 bureaux de poste qui ne pourront être mis en activité qu'en 1898.

451 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1897 ; le nombre en est ainsi porté à 7,537.

	En 1897.	En 1896.	Déférence pour 1897.
Boîtes attachées aux malles-poste . . .	88	88	—
— — aux trains vicinaux . . . . .	102	100	+ 2
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-postes . . . . .	573,030	588,692	— 15,662

## V

**Distribution et transmission des correspondances.****§ 1er. SERVICE DE DISTRIBUTION.**

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1896, de 3,431. En 1897, il s'est élevé à 3,564 ; augmentation : 153.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 408 localités, de 3 dans 189 localités, de 4 ou 5 dans 153 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités, et de 10 dans 1 localité.

1 perception, 1 sous-perception et 5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,837 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (430), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles) ; 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération ; 2 sont desservies cinq fois, 11 quatre fois, 52 trois fois, 642 deux fois et 1,158 une fois.

En 1897, 268 communes ont été dotées d'une seconde distribution, et 2 d'une troisième.

### § 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

*Bureaux ambulants* (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1896, au nombre de 20, sur lesquelles circulaient 64 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1897, le nombre de ces bureaux a été de 67.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1896, de 6,349 kilomètres. En 1897, il a été de 6,682 kilomètres.

*Services de malles-poste*. — Ces services ont été, en 1897 comme en 1896, au nombre de 91.

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1896, de 3,702 kilomètres ; en 1897, il n'a été que de 3,616 kilomètres ; diminution : 86 kilomètres.

En 1897, les services de malles-poste ont transporté approximativement 202,940 voyageurs, soit 3,104 voyageurs en plus qu'en 1896 (199,836).

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.

## VI

### Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1897.		En 1896.		Différence pour 1897.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt . . . . .	2,298	172	2,244	162	+ 84	+ 10
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes . . . . .	3,741	49	3,598	48	+ 143	+ 1
Totaux. . . . .	6,039	191	5,812	180	+ 227	+ 11
	6,230		5,992		+ 238	

## VII

**Résultats financiers.****§ 1<sup>er</sup>. RECETTE.**

La recette faite en 1897 s'élève à fr. 21,625,862-82, soit une augmentation de fr. 970,020-58, ou de 4.70 p. c., sur celle de 1896, qui était de fr. 20,655,842-44.

IV, p. B, 20,  
et V, p. B, 20

**§ 2. DÉPENSE.**

La dépense s'est élevée en 1897, à la somme de fr. 11,233,176-82, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1897, à 475,653 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 11,710,829-82 et la recette brute à fr. 21,625,862-82, le rapport entre ces deux sommes est de 54.15 p. c., tandis qu'il était, en 1896, de 54.36 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1897, à fr. 9,915,033-00.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la Poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

---

(14)

**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE B.**

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTERS 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	*	12,348,696	*	45,082,531	*	*	
1871. . . . .	36,393,474	44.08	15,741,622	27.79	52,435,096	45.64	682,475	
1872. . . . .	37,775,478	3.79	15,415,998	- 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	
1873. . . . .	39,348,023	4.46	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,637,344	
1874. . . . .	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	
1875. . . . .	42,806,823	4.44	17,715,948	4.81	60,522,774	4.33	7,571,800	
1876. . . . .	43,491,996	4.61	18,334,580	3.60	61,846,876	2.48	8,893,340	
1877. . . . .	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	
1878. . . . .	45,307,469	0.90	19,452,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	
1879. . . . .	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	
1880. . . . .	50,368,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,088	6.36	14,778,322	
1881. . . . .	54,409,277	6.96	23,218,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	
1882. . . . .	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.46	18,394,220	
1883. . . . .	60,314,189	5.25	26,115,445	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	
1884. . . . .	61,024,460	4.47	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	
1885. . . . .	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	
1886. . . . .	61,933,562	- 0.54	28,810,994	- 4.44	90,744,536	- 0.82	21,053,916	
1887. . . . .	62,174,789	0.39	24,656,279	- 14.42	86,831,068	- 4.34	24,416,148	
1888. . . . .	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	
1889. . . . .	68,079,200	5.45	27,388,461	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	
1890. . . . .	67,306,796	- 1.43	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	
1891. . . . .	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	
1892. . . . .	70,276,390	2.32	29,018,851	- 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	
1893. . . . .	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	
1894. . . . .	73,418,796	3.90	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,624,398	
1895. . . . .	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,003	3.78	37,693,866	
1896. . . . .	77,234,038	- 1.31	33,332,952	5.27	110,866,990	0.59	37,367,772	
1897. . . . .	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,438,860	
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	2,446,695	3.29	4,263,995	4.03	3,710,690	3.50	4,503,796	
							4.27	

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1897 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,319	»	6,851,572	- 16.49	49,403,536	5.40	18,033,253	- 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,233,101	3.72	22,018,724	22.40
16,120	144.57	4,673,461	31.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	308.46	6,035,861	29.15	8,439,477	2.46	58,823,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	- 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,493	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	- 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	- 4.99	28,638,000	- 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	4.82	28,044,000	- 2.41
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,230	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,304,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,166,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	- 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
5,949,490	42.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	91,522,000	3.51	54,959,000	48.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,589,000	9.56	51,473,000	- 6.34
5,515,068	4.00	26,368,984	0.41	14,423,404	1.48	94,394,000	- 8.85	53,268,000	7.37
3,991,091	- 27.63	25,407,239	- 4.37	14,816,165	4.90	94,024,000	- 0.39	56,663,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	- 4.48	68,457,974	44.17
5,850,316	- 0.48	36,805,072	7.38	16,567,165	- 2.66	94,639,558	3.37	73,599,464	7.31
6,055,257	3.50	37,226,244	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	4.74	81,978,680	44.38
6,345,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	- 3.24	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
6,873,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	- 8.72
6,977,737	4.49	42,502,435	3.74	20,578,796	7.72	103,449,177	- 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,605,533	7.00	89,064,193	8.26
8,008,546	7.04	45,376,318	0.44	20,507,401	- 0.91	101,513,576	- 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	41.90	49,420,449	8.91	23,445,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
523,258	7.20	2,032,053	4.75	4,050,814	6.39	4,978,779	2.44	4,636,289	4.96

N<sup>o</sup> II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (<sup>1</sup>).

### Comparaison des années 1897 et 1896.

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste n° en 1897, transporté celles que renfermaient 2,199,829 lettres recommandées. Trois de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

<sup>(2)</sup> Dont fr. 2,105-77 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 762 à charge du Trésor.

(4) Non compris 92,645 mandats s'élevant à fr. 26,995,555-47, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ni une somme de fr. 4,015,222-94 (taxe fr. 5,393-10) liquidée pour compte du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues improprees à la consommation.

<sup>(5)</sup> Non compris 92,544 mandats, s'éllevant à fr. 26,908,723-01, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

<sup>(6)</sup> Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 481-20) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 511-70).

## N° II. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1897 et 1896.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1897.	
	1897.	1896.		
<b>Quittances.</b>				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur) . . . . .	(*) 5,465,308	5,232,458 .	232,850	
Montant des quittances . . . . .	{ déposées . . . . . encaissées . . . . .	(*) 230,407,341 43 198,556,997 04	+ 16,908,951 51 + 20,326,458 03	
Produit de la taxe . . . . .	(*) 958,436 60	904,543 65	+ 53,890 95	
<b>Abonnements aux journaux.</b>				
Nombre d'abonnements demandés . . .	{ Journaux belges . . . . . — étrangers . . . . .	364,483 (*) 21,639	+ 36,434 + 6,519	
	Totaux . . . . .	386,722	+ 42,950	
Montant des abonnements souscrits . . . . .		2,077,032 90	+ 57,968 88	
Produit de la taxe . . . . .		43,582 93	+ 2,188 01	
<b>Coupons d'actions et d'obligations ; titres amortis.</b>				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés . . . . .	449,397	430,813	- 1,416	
Montant des coupons et des titres amortis . . . . .	{ déposés . . . . . encaissés . . . . .	1,451,465 75 1,429,324 99	+ 149,486 31 + 150,656 69	
Produit de la taxe . . . . .		2,995 95	+ 442 55	
<b>Recouvrements de valeurs avec l'étranger.</b>				
Nombre de valeurs déposées . . . . .	{ originaires de l'intérieur . . . — l'étranger . . .	(*) 73,374 (*) 88,004	+ 7,494 + 8,680	
Montant des valeurs à recouvrer . . . . .	{ — l'intérieur . . . — l'étranger . . .	3,923,498 17 (*) 3,476,649 84	+ 437,392 90 + 165,579 63	
recouvrées . . . . .	{ — l'intérieur . . . — l'étranger . . .	(*) 2,645,472 00 2,773,970 40	+ 529,623 44 + 164,281 69	
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger . . . . .	(*) 9,934	9,079 40	+ 904 60	
Nombre de valeurs protestées en Belgique . . . . .	{ par huissiers . . . . . par agents des postes . . . . .	110 40	- 39 + 6	

(1) Y compris 46,687 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 689,814-56 et ayant donné un produit de fr. 7,594-80.

(2) Non compris 1,546 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

(4) Y compris 4,662 envois contre remboursement s'élevant à fr. 86,904-82 et pour lesquels on a perçu fr. 456-20 du chef de la taxe d'encaissement.

## N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.				
Intérieur.	En 1897 . . .	81,343,808	905,496	260,562	82,509,866	21,018,088	1,947,378	22,985,466	105,475,332	40,458,860	5,323,597	
	1896. . . . .	76,151,062	833,532	249,444	77,234,038	18,574,244	1,850,650	20,424,894	97,668,932	37,367,772	5,349,396	
	Differences. . .	+5,192,746	+ 71,964	+11,118	+5,275,828	+2,443,844	+ 96,728	+2,540,672	+7,816,400	+3,091,088	- 25,799	
International.	Expéditions de Belgique.	En 1897 . . .	17,320,719	607,621	71,660	18,000,000	59,007	28,524	87,531	18,087,531	4,934,761	
		1896. . . . .	16,604,952	569,576	71,192	17,245,720	54,340	25,827	79,167	17,324,887	4,429,334	
		Differences. . .	+ 715,767	+ 38,048	+ 468	+ 754,280	+ 4,687	+ 3,697	+ 8,364	+ 762,644	+ 505,427	
International.	Expéditions de l'étranger.	En 1897. . .	16,565,588	686,712	88,524	17,338,824	64,272	28,548	92,820	17,431,644	4,026,828	
		1896. . . . .	15,336,672	667,784	82,776	16,087,232	66,146	27,196	93,340	16,180,572	3,579,212	
		Differences. . .	+1,228,916	+ 18,928	+ 3,748	+1,251,592	- 1,872	+ 1,352	- 520	+1,251,072	+ 447,616	
En général.		En 1897. . .	115,230,115	2,199,829	418,746	117,848,690	21,141,367	2,004,450	23,145,817	160,094,507	49,420,449	
		1896 . . . . .	106,092,686	2,070,892	403,412	110,566,990	18,694,728	1,902,673	20,597,401	131,164,391	45,376,318	
		Differences. . .	+7,137,429	+ 128,937	+15,334	+7,281,700	+2,316,639	+101,777	+2,548,418	+9,830,110	+4,044,131	

(a) Y compris 46,667 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Y compris les envois contre remboursement.

(c) Y compris 4,562 envois contre remboursement.

(d) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(e) Les lettres originaire de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(f) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	{	remis par la Poste . . . . .	69,580
		— le Télégraphe . . . . .	1,411,499

Exprès en dehors de ce rayon. . .	{	remis par la Poste . . . . .	14,443
		— le Télégraphe . . . . .	46,949

Total. . . . . 1,642,471

(g) Le nombre des exprès originaire de l'étranger est compris dans celui de 1,542,471 figurant en tête de la colonne.

*statistiques du mouvement postal.*

années 1897 et 1896.

JOURNAUX,	IMPRIMÉS,	ÉCHANTILLONS,	PAPIERS D'AFFAIRES,	MANDATS ET BONS de poste.		COUPONS (d'émission et d'obligation et titres d'autorité déposés.)	EFFETS de commerce déposés (Envois de toute nature.)	QUITTAENCES déposées à l'encaissement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste	LETTRÉS louées en relai.	LETTRÉS louées pour le retrait des correspondances.
				Mandats.	Bons.						
99,425,290	63,874,035	3,387,950	1,215,493	1,181,717	1,236,748	149,397	( <sup>a</sup> )	( <sup>a</sup> )	364,183	»	135,768 1580
90,278,716	78,558,402	2,909,322	1,318,226	1,118,514	1,190,244	150,813	1,387,015	39,999 2,299,756	5,232,458	327,752	» 131,820 1481
- 9,146,583	+ 5,315,633	+ 478,628	- 72,733	+ 63,203	+ 46,502	- 1,416	+ 143,456	- 3,283 + 63,635	+ 232,850	+ 36,431	+ 3,948 + 99
6,084,624	6,791,014	1,214,278	145,613	389,700	"	"	20,742	"	"	( <sup>b</sup> ) 73,371	( <sup>c</sup> ) 56,165 "
6,267,888	6,778,133	1,117,662	154,765	385,125	"	"	16,788	"	"	65,890	( <sup>d</sup> ) 46,758 "
- 173,284	+ 14,911	+ 96,616	- 9,152	+ 24,583	"	"	+ 3,944	"	"	+ 7,491	( <sup>d</sup> ) + 9,407 "
5,077,318	5,791,344	1,313,520	191,644	384,842	"	"	( <sup>e</sup> )	"	"	88,901	" 21,539 ( <sup>e</sup> ) "
4,976,972	5,939,804	1,347,736	187,564	364,733	"	"	"	"	"	80,221	" 15,020 ( <sup>e</sup> ) "
: 100,346	- 148,460	- 31,216	+ 4,080	+ 20,109	"	"	"	"	"	+ 8,680	" + 6,519 ( <sup>e</sup> ) "
110,587,261	96,458,423	5,915,748	1,582,750	1,956,268	1,236,746	149,397	1,562,313	36,716 2,383,390	5,627,580	364,183 21,539	191,943 1580
101,513,576	91,274,339	5,374,720	1,660,555	1,848,372	1,190,244	150,813	1,411,813	39,999 2,299,755	5,378,559	327,752 15,020	178,578 1481
+ 9,073,665	+ 5,182,084	+ 541,028	- 77,805	+ 107,696	+ 46,502	- 1,416	+ 149,100	- 3,233 + 83,635	+ 240,021	+ 36,431 + 6,519	+ 13,355 + 99
				+ 154,398							

N° IV. — *Recettes postales de toutes natures.* —

	PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (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'affranchissement en espèces des journaux (Abonnements — poste).	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE SUR LES Service interne.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Résultats de l'année . . .	1897 . . . . .	48,512,349 44	831,769 70	452,683 36	45,582 93	395,467 95
	1896 . . . . .	47,603,623 09	793,205 30	428,080 42	43,424 92	370,114 20
Défauts pour 1897 . . .	en plus . . . . .	908,726 02	38,564 40	24,602 94	2,158 01	25,053 75
	en moins . . . . .	"	"	"	"	"

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales*

QUAN

	TIMBRES-POSTE.										
	A 1 centime.	A 2 cent.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 25 cent.	A 35 cent.	A 50 cent.	A 1 franc.	A 2 francs.	
Résultats de l'année . . .	1897 . . .	102,480,569	11,815,369	43,452,573	52,169,473	4,163,779	14,215,893	1,114,970	1,316,756	266,144	62,384
	1896 . . .	101,251,102	10,442,884	40,430,567	78,090,065	3,953,361	13,639,575	1,057,495	1,262,446	245,142	55,489
Défauts pour 1897 . . .	en plus . . . . .	1,228,767	1,372,385	3,021,936	4,099,408	210,418	576,324	57,475	54,310	21,002	6,895
	en moins . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Résultats de l'année . . .	1897 . . .	1,024,808 60	236,305 38	2,172,628 85	8,218,947 30	832,755 60	3,553,974 75	390,239 50	658,378 "	266,144 "	124,768 "
	1896 . . .	1,012,541 02	208,857 68	2,021,533 35	7,809,006 50	790,672 20	3,409,893 75	370,123 25	631,223 "	245,142 "	110,978 "
Défauts pour 1897 . . .	en plus . . . . .	12,267 67	27,447 70	351,095 30	409,940 80	42,083 50	144,081 "	20,116 25	27,155 "	21,002 "	13,790 "
	en moins . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

(a) Il n'a été porté en recette, en 1897, que fr. 19,544,118-81, soit en moins fr. 771,923-25, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1<sup>e</sup> pour taxe des non-valeurs ; 2<sup>e</sup> pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc. ; 3<sup>e</sup> pour remboursement au Télégraphe des frais d'expres représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe ; 4<sup>e</sup> pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par expres, et 5<sup>e</sup> pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1896, il avait été porté en recette fr. 18,396,828-39.

### *Comparaison des années 1897 et 1896.*

DATES DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-)	ENSEMBLE.	<i>Observations.</i>
Service international.					
Fr.      c.	Fr    c	Fr      c.	Fr      c	Fr      c	
220,370 36	77,910 70	87,172 82	1,002,835 89	21,625,862 82	
208,779 22	74,988 80	51,640 93	1,081,985 56	20,665,842 44	
14,591 44	2,921 90	35,534 89	*	970,020 38	
*	*	*	79,429 67	*	

*cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1897 et 1896.*

TITÉS.

EURS.

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
1,822 59	15,204 20	1,796,585 90	236,782 80	19,222 80	3,727 80	366,056 *	7,905 50	7,429 40	27,865 10	92,140 40	47,046 50	15,303 *	20,118,042 06 (a)	
3,829 98	16,316 63	1,721,031 05	230,451 30	17,825 60	5,310 80	356,792 90	7,517 *	6,737 70	25,783 45	88,075 *	38,950 *	11,801 *	19,140,393 16	
*	*	75,554 85	6,331 50	1,397 20	*	9,263 10	388 50	691 70	2,081 65	4,063 40	8,096 50	3,502 *		
2,007 39	1,112 43	*	*	*	1,583 *	*	*	*	*	*	*	*		+ 975,648 90

(24)

(1)

## PARTIE C.

---

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

# TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

---

## CHAPITRE I<sup>e</sup>.

### TÉLÉGRAPHES.

---

#### I.

##### Renseignements généraux.

###### § 1. CRÉATION DE TIMBRES-TÉLÉGRAPHIE.

Il a été créé un timbre de la valeur de quatre-vingts centimes et un timbre-récépissé de la valeur de dix centimes. Ce dernier représente la taxe d'enregistrement des télégrammes.

L'émission de ces timbres a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 1897.

###### § 2. MODIFICATIONS INTRODUITES DANS LE SERVICE DEPUIS LE 1<sup>er</sup> JUILLET 1897 :

a. *Compte des mots.* — La distinction entre pays du « Régime européen » et pays du « Régime extra-européen », quant à la manière de compter les mots des télégrammes, a cessé d'exister.

Dans toutes les relations, le maximum de longueur d'un mot est fixé :  
à 15 caractères dans le langage clair ;  
à 10 caractères dans le langage convenu ;  
à 5 caractères dans les nombres écrits en chiffres ou dans le langage chiffré.

b. *Accusés de réception.* — L'expéditeur d'une dépêche peut en obtenir un accusé de réception, non seulement par la voie télégraphique, mais aussi par la *voie postale*. Dans ce dernier cas, la taxe de l'accusé de réception est de vingt-cinq centimes dans le service interne et de cinquante centimes dans le service international.

c. *Télégrammes dont les frais d'expres sont payés par l'expéditeur.* — Dans le service interne, lorsque les frais de remise par express du télégramme ne peuvent être déterminés d'une manière certaine et que l'expéditeur désire

néanmoins les acquitter, il doit payer aussi la taxe d'un accusé de réception soit télégraphique, soit postal, qui fait connaître le montant des frais de remise à domicile.

Dans le service international, lorsque l'expéditeur ne connaît pas le montant des frais d'expres et veut exonerer le destinataire du paiement de ces frais, il acquitte soit la taxe d'un télégramme de cinq mots pour la même destination, par la même voie, s'il désire que le montant des frais lui soit notifié par télégraphe, soit la taxe de cinquante centimes, si la notification doit être faite par la poste.

Enfin, lorsque l'oflice d'arrivée a prévu et notifié le montant des frais de transport à payer pour la remise par expres, ces frais sont perçus obligatoirement sur l'expéditeur. Cette disposition, qui ne s'appliquait qu'aux pays du régime extra-européen, est étendue aux deux régimes.

*d. Frais de poste.* — Les frais de poste, à percevoir sur l'expéditeur, sont fixés uniformément à 50 centimes dans toutes les relations internationales.

Il en est ainsi notamment pour les télégrammes adressés « Poste recommandée » ou qui doivent être réexpédiés par poste à un pays autre que le pays de la destination télégraphique, qu'il s'agisse de traverser les mers ou non.

*e. Télégrammes à « faire suivre ».* — Les télégrammes à « faire suivre » sont admis dans les deux régimes.

Il en est de même des télégrammes réexpédiés à la demande du destinataire ou de son délégué.

*f. Remboursement.* — Un retard de 24 heures (au lieu de 48) dans l'acheminement d'un télégramme échangé dans les limites de l'Europe donne lieu au remboursement de la taxe.

*g. Réclamations.* — Le délai fixé pour l'introduction des réclamations est porté à trois mois au lieu de deux mois, en ce qui concerne les télégrammes internes enregistrés et les télégrammes du régime européen.

### § 3. CONVENTION INTERNATIONALE.

Pendant l'année 1897, la colonie de Ceylan (île) et la société allemande des Télégraphes sous-marins (Deutsche See-Telegraphen-Gesellschaft) ont adhéré à la Convention télégraphique internationale.

### § 4. TARIFS INTERNATIONAUX.

Le tarif des correspondances internationales a été modifié comme il suit : Les îles de « Panay », de « Negros » et de « Zebu (Philippines) » ont été reliées au réseau télégraphique international. Taxe par mot : fr. 11.

Les communications télégraphiques ont été ouvertes avec l'île des Saintes et l'île de la Basse-Terre (Guadeloupe-Antilles). Taxe par mot : fr. 8-35.

Une voie nouvelle (par le Texas) a été ouverte aux correspondances pour le Mexique. Réduction de taxe pour Mexico et quelques autres localités mexicaines.

La taxe par mot, qui était de fr. 1-25 pour la Tripolitaine,		a été abaissée à fr. 0-75
—	—	2-50 — Bushire (Perse)
—	—	6-70 — Malacca (presqu'île)
—	—	6-95 — Singapore
—	—	5-95 — Penang
—	—	7-75 — Labuan (Borneo Brit)
—	—	7-20 — Java
—	—	7-85 — Sumatra, Célèbes (îles)
—	—	5-55 — Siam
—	—	5-85 — Cochinchine
—	—	4-80 — Russie d'Asie (1 <sup>re</sup> région)
—	—	2-95 — (2 <sup>o</sup> région)
—	—	7-25 — Tonkin
—	—	6-75 — Annam
—	—	8-75 — Macao
—	—	8-25 — Chine
—	—	9-55 — Japon
—	—	11-25 — Queensland
—	—	12-55 — Nouvelle-Calédonie
—	—	8-75 — Seychelles (îles)
—	—	10-60 — Maurice (île)
—	—	7-05 — Bathurst
—	—	8-05 — Sierra-Leone (Freetown)
—	—	9-55 — Accra
—	—	9-75 — Autres bureaux de la côte d'Or
—	—	10-55 — Lagos (Benin anglais)
—	—	11-55 — Brass ( — — )
—	—	11-55 — Bonny( — — )
		— 10-55

Par contre, la taxe de la Corée, qui était de fr. 8-25, a été relevée à fr. 8-50.

### § 5. RÉSULTATS D'EXPLOITATION.

Le programme des améliorations, exposé dans le compte-rendu de l'exercice 1896, a continué de recevoir son application.

On a poursuivi la suppression de travaux d'écriture et de contrôle.

L'outillage de quelques grands bureaux a été entièrement transformé. En outre, les bureaux de Bruxelles (Nord) et de Bruxelles (Midi) ont été reliés au bureau central par des tubes pneumatiques pour l'échange des correspondances locales et de celles qui doivent emprunter les lignes de grande communication. Celles-ci étant desservies au bureau de Bruxelles (Central) par des appareils à transmission rapide, les dites correspondances gagnent en célérité par cette combinaison.

Il en est résulté aussi une économie dans l'exploitation. Des fils en dédoubllement à Bruxelles (Nord) et à Bruxelles (Midi) ont été employés à de nouvelles voies directes et du personnel a été rendu disponible.

Bien que 1897 accuse, par rapport à 1896, un accroissement de trafic de plus de 800,000 télégrammes de toute nature, soit 10 p. c. du mouvement général, alors que la moyenne n'est que de 2 1/2 p. c. environ, la célérité des transmissions s'est maintenue à peu près au même point.

En 1895, 68 p. c. des télégrammes internes ont été échangés entre le bureau de départ et le bureau d'arrivée en un délai maximum de 15 minutes.

En 1896, la proportion s'est élevée à 76 p. c.

En 1897, elle est encore de 75 p. c.

## II.

### Statistique des correspondances.

#### § 1. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

##### a. Services réunis.

Les résultats, en 1897 et en 1896, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES				
	intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1897 . . .	2,990,544	2,545,550	461,076
	1896 . . .	2,859,226	2,207,706	327,919
Différences pour 1897 . .	+ 131,118	+ 155,624	- 66,845	+ 219,899
	+ 5.52 p. %	+ 6.14 p. %	- 12.66 p. %	+ 5.94 p. %
Recette . . .	1897 . . .	1,753,188 95	1,861,852 86	250,362 69
	1896 . . .	1,647,276 »	1,751,904 44	297,759 09
Différences pour 1897 . .	+ 85,912 95	+ 109,948 75	- 47,596 40	+ 148,465 50
	+ 5.21 p. %	+ 6.27 p. %	- 15.92 p. %	+ 4.01 p. %

##### b. Service intérieur.

Des 2,990,544 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu : 55,125 urgents ou 1,475 sur 100,000;

551 collationnés ou 18 sur 100,000 ;

539 accusés de réception ou 41 sur 100,000

et 12,967 enregistrements ou 434 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 13,592.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,458,448, soit une augmentation de 12.48 p. c. sur l'année 1896 (<sup>1</sup>). L'augmentation notable du mouvement interne provient de ce qu'un grand nombre de télégrammes ont été échangés à l'occasion de l'Exposition internationale de Bruxelles. Ce résultat est d'autant plus satisfaisant qu'en 1896, les élections législatives avaient provoqué un mouvement exceptionnel de correspondances.

#### *c. Service international.*

De 1896 à 1897, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a augmenté de 6.14 p. c. Cet accroissement extraordinaire est dû à la présence de nombreux étrangers en Belgique pendant l'Exposition de Bruxelles.

Les télégrammes urgents (<sup>2</sup>) ont diminué de 41,514 à 39,703, c'est-à-dire de 4.56 p. c. Cette diminution, due à la téléphonie internationale, porte principalement sur le trafic échangé avec la France, l'Allemagne et la Néerlande.

#### *d. Service de transit.*

De 1896 à 1897, le nombre des correspondances en transit a diminué de 12.66 p. c. Cette forte diminution est due, en grande partie, à la mise en service d'un nouveau câble anglo-allemand et d'un câble entre Emden et Vigo. Par cette dernière voie s'acheminent beaucoup de télégrammes de et pour la Néerlande, lesquels, antérieurement, transitaient par la Belgique.

### § 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 5,413,500 en 1897, dont 155,108 émis pour les besoins du service des télégraphes. L'augmentation globale est de 18 p. c. et porte sur les télégrammes émis pour le service des trains dont le mouvement a été très grand par suite de l'Exposition de Bruxelles.

(<sup>1</sup>) Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

(<sup>2</sup>) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires,

## III.

**Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.****§ 1. BUREAUX.**

	EN 1897.	EN 1896.	DIFFÉRENCE en 1897.
<i>A. Bureaux de l'État établis :</i>			
<i>a. Dans des stations de l'État . . . . .</i>	616	596	+ 20
<i>b. — — de compagnies de chemins de fer . . . . .</i>	82	88	- 6
<i>c. Au centre des villes ou communes . . . . .</i>	237	221	+ 16
	—	—	—
<i>Ensemble . . . . .</i>	935	905	+ 30
<i>B. Bureaux de compagnies de chemins de fer . . . . .</i>	91	97	- 6
	—	—	—
<i>Ensemble . . . . .</i>	1,026	1,002	+ 24
	—	—	—
<i>C. Bureaux ouverts au départ seulement :</i>			
<i>a. Dans des stations de l'État . . . . .</i>	71	65	+ 6
<i>b. — — de compagnies de chemins de fer . . . . .</i>	19	20	- 1
<i>c. — bureaux de poste . . . . .</i>	43	41	+ 2
<i>d. — postes éclusiers . . . . .</i>	38	57	+ 19
<i>e. — bureaux de police . . . . .</i>	2	2	-
<i>f. — bureaux militaires . . . . .</i>	2	2	-
	—	—	—
<i>Ensemble . . . . .</i>	1,191	1,159	+ 32
<i>D. Bureaux de dépôt . . . . .</i>	516	494	+ 22
	—	—	—
<i>Totaux . . . . .</i>	1,707	1,653	+ 54

## § 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

	Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1897.
	1897.	1896.	
Longueur des lignes . .	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'Etat . . . . .	Kilomètres. 3,574 3,477 + 94
		— — concédés . . . . .	1,222 1,318 — 96
		sur les routes ordinaires . . . . .	1,455 1,459 — 4
	sous terre dans les villes. . . . .	17 16 + 1	
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (?) . . . . .		100 100 —	
Ensemble. . . . .		6,365 6,370 — 5	
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'Etat . . . . .	Kilomètres. 25,383 24,887 + 496
		— — concédés . . . . .	3,372 3,563 — 193
		sur les routes ordinaires . . . . .	2,674 2,579 + 95
	sous terre dans les villes. . . . .	517 510 + 7	
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (?) . . . . .		517 517 —	
Fils conducteurs téléphoniques (voir détail chapitre II, téléphones) . .		35,000 30,738 + 4,262	
Ensemble. . . . .		67,463 62,796 + 4,667	

Ces chiffres ne comprennent ni 386 kilomètres de lignes (comportant 2,448 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,492 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 57 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (nouvel hôtel de la Marine), pour le service horaire.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1898, le réseau complet de la Belgique comprenait 70,860 kilomètres de fils conducteurs.

## § 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	a. Système Morse (2) . . . . .	1,314
	b. — Hughes . . . . .	64
	c. — — installés en duplex . . .	10
	d. — — — diplex . . . . .	2
	e. Parleurs-récepteurs. . . . .	552
Total. . . . .		1,942

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

(2) Non compris les appareils des particuliers, du service horaire, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

**§ 4. RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT  
(ARRÈTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).**

Au 31 décembre 1897, 9 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

## IV.

### Personnel.

#### TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1897, de 9,705 agents répartis comme il suit :

	En 1897.		En 1896.		Différences pour 1897.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1º Personnel supérieur et de l'administration centrale . . . . .	242	*	240	*	+ 2	"
2º Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques . . . . .	4,098	263	4,147	233	- 49	+ 8
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs . . . . .	4,340	263	4,357	255	- 17	+ 8
3º Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs . . . . .	3,759	70	3,915	95	- 156	- 25
Ensemble . . . . .	5,099	333	5,272	350	- 173	- 47
	5,432		5,622		- 190	
4º Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques . . . . .	4,443	430	3,583	428	+ 560	+ 2
TOTAUX . . . . .	9,242	463	8,855	478	+ 387	- 15
	9,705		9,333		+ 372	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

**Résultats financiers.**

**§ 1. RECETTES.**

Les recettes ont atteint, en 1897, les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . .	fr. 4,733,188 95	}	3,845,404 50
— international . . . . .	4,861,852 86		
— de transit . . . . .	250,562 69		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales . . . . .	312,334 94		
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue . . . . .	31,961 50		349,481 04
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaire . . . . .	5,184 60		
Recettes téléphoniques <sup>(1)</sup> . . . . .			2,946,203 42
Total. . . . .	fr. 7,141,088 96		

**§ 2. DÉPENSES.**

Les dépenses de l'année 1897 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. { Traitements fixes, fr. 3,904,255 <sup>(2)</sup>	}	5,248,720 "	
Salaires . . . . . 1,544,465 <sup>(2)</sup>			
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne . . . . .		2,000 " <sup>(2)</sup>	
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges . . . . .		45,000 "	
Matériel, objets de consommation . . . . .		625,000 " <sup>(2)</sup>	
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . . . .		177,597 60	
Total. . . . .		6,068,317 60 <sup>(2)</sup>	

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de . . . . . fr. 1,072,771 56<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Produits de la téléphonie locale, interurbaine et internationale. (Sommes encaissées en 1897.)

<sup>(2)</sup> Chiffres approximatifs.

Il faut, de plus, tenir compte :

*A) Des frais de 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 1897, à . . . . . fr. 15,792,900 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins . . . . . fr. 4,490,455 73

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier . . . . . fr. 5,670,372 57

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées . . . . fr. 228,066 56

Réseau téléphonique et bureaux . . . . . { Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 2,166,127 52  
Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 2,319,337 40 } 4,685,664 62

Ensemble . . . . . fr. 15,074,559 48

Approvisionnements. . . . . fr. 99,703 61

Travaux prévus et non exécutés au 31 décembre 1897 . . . . . fr. 2,618,636 91

Total égal. . . . fr. 15,792,900 »

Répartie sur les 67,463 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 15,792,900 francs revient à fr. 234,10 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. 47,800 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers . . . . . fr. 60,456 »

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État . . . . . fr. 16,724 »

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer . . . . . fr. 394,085 »

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées . . . . . fr. 149,000 »

Même coopération pour les télégrammes de service (¹). . . . . fr. 545,900 »

fr. 961,165 »

Total des prestations. . . . fr. 1,008,965 »

(¹) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1897, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 240,806 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

---

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

---

## CHAPITRE II.

### TÉLÉPHONES.

---

#### **Renseignements généraux.**

##### *A. TÉLÉPHONIE LOCALE.*

*Nouveaux réseaux.* — Le réseau d'Arlon, noyau principal d'un nouveau groupe, a été livré à l'exploitation le 6 octobre 1897, en exécution de l'arrêté royal du 10 mai précédent.

Pendant l'année 1897, l'État a ouvert dix réseaux téléphoniques auxiliaires, savoir : à Ypres (groupe de Courtrai), à Couvin (groupe de Chimay), à Furnes (groupe du Littoral), à Ciney (groupe de Namur), à Fexhe-le-Haut-Clocher (groupe de Liège), à Braine-l'Alleud (groupe de Bruxelles), à Lierre et à Turnhout (groupe d'Anvers), à Selzaete (groupe de Gand) et à Jodoigne (groupe de Landen).

Ces extensions portent à 46 le nombre des réseaux que l'État a établis lui-même depuis l'origine et à 50 ceux qu'il a construits depuis la reprise des principaux réseaux concédés (1<sup>er</sup> janvier 1893).

L'Administration avait installé dans l'enceinte de l'Exposition internationale de Bruxelles (1897), outre un bureau public, un bureau central téléphonique temporaire auquel pouvait être raccordé à des conditions spéciales, déterminées dans l'arrêté royal du 18 février 1897, tout établissement situé dans les bâtiments et dans les dépendances de cette exposition ; le nombre des abonnements souserits s'est élevé à quarante et un.

Le bureau central du réseau de Namur a été transféré au nouvel Hôtel des Téléphones de cette ville. L'État a profité de cette circonstance pour constituer en fils doubles aériens les raccordements de ce réseau.

En vue de l'unification des tarifs dans les réseaux d'égale importance, l'État a appliqué au groupe de Namur-Ciney-Dinant les taxes en vigueur dans les groupes téléphoniques de Courtrai, de Landen, etc.

Un arrêté royal du 16 avril 1897 ramène à 50 pour cent la réduction accordée en faveur des abonnements semestriels.

Un arrêté royal en date du 27 novembre autorise le Ministre de Chemins de fer, Postes et Télégraphes à prendre tels arrangements que de besoin en vue de l'établissement et du maintien des lignes téléphoniques dans les groupes et réseaux exploités par l'État.

*Avis téléphoniques.* — Un arrêté royal du 25 mars 1897 institue, dans le

régime intérieur, un service *d'avis téléphoniques* ayant pour objet de concerter une conversation téléphonique entre deux personnes abonnées ou non.

La taxe à percevoir pour l'avis est fixée à 25 centimes lorsque la transmission téléphonique doit s'opérer entre les bureaux ou postes d'un même réseau ou groupe ; elle est de 35 centimes dans le régime interurbain interne.

*Bureaux publics téléphoniques.* — En 1897, des bureaux publics téléphoniques ont été créés à Anvers (Minque), à Tirlemont (Centre) et à Anvers (Zurenborg).

A la fin de l'année, le nombre de ces bureaux s'élevait à 88.

*Échange téléphonique des télégrammes.* — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année à neuf localités : Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Arlon, Turnhout, Lierre, Selzaete et Jodoigne.

Des abonnés au téléphone demandent parfois la répétition partielle ou intégrale, par les bureaux télégraphiques, de télégrammes dictés par téléphone *dans le courant de la journée ou la veille*. Par arrêté royal en date du 23 octobre 1897, cette répétition après coup est assujettie à une taxe de 25 centimes par 100 mots, avec un minimum de perception de 25 centimes par télégramme.

#### B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

*Extension des relations.* — Au cours de l'année le service interurbain a été organisé entre les réseaux ci-après :

Anvers - Boom -		
Cappellen-	{	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher,
Lierre-Turnhout		Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Audenarde	{	Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher,
(cabine).		Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne, Lierre, Turnhout.
Bruxelles-Hal-	{	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher,
Nivelles-		Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Vilvorde.		
Charleroy-	{	Arlon, Ypres, Couvin, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher,
Binche-		Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
La Louvière.		
Chimay. . . .	{	Arlon, Ypres, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher,
		Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Courtrai - Ise -	{	Arlon, Couvin, Furnes, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-
Ghement-Roulers.		l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Gand-Renaix . .	{	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-
		Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Jodoigne.

Landen-Hannut-	
Hasselt-Saint-	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-
Trond-Tirlemont-	Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete.
Waremme.	
Liège - Huy -	Arlon, Ypres, Couvin, Ciney, Braine-l'Alleud, Lierre,
Trooz-Visé.	Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Littoral (Groupe du).	Arlon, Ypres, Couvin, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Louvain. . . . .	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Malines . . . . .	Arlon, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Namur-Dinant, Charleroy-Binche-La Louvière.
Mons-Givry-	
Saint-Ghislain-	Arlon, Ciney, Ypres, Couvin, Fexhe-le-Haut-Clocher,
Soignies.	Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Namur-Dinant.	Arlon, Couvin, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Termonde-Alost-	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-
Lokeren-Saint-	Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete,
Nicolas.	Jodoigne.
Tournai-Antoing-	
Ath-Leuze-	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Braine-l'Alleud,
Pecq - Péruwelz.	Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Verviers-Spa . .	Arlon, Ypres, Couvin, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Jodoigne.
Verviers . . . .	Selzaete.
Arlon. . . . .	Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Ypres. . . . .	Couvin, Furnes, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Couvin . . . . .	Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Furnes . . . . .	Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Ciney. . . . .	Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Fexhe-le-Haut-	
Clocher.	Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Braine - l'Alleud.	Selzaete, Jodoigne.
Selzaete. . . . .	Jodoigne.

En outre, des relations téléphoniques partielles ont été ouvertes :

- 1<sup>o</sup> Entre le réseau de Louvain et le groupe de Verviers-Spa;
- 2<sup>o</sup> Entre le réseau de Furnes et les groupes de Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies et de Verviers-Spa et les réseaux de Liège, de Huy, de Trooz et de Visé.

Le service a été étendu d'une façon générale :

- 1<sup>o</sup> Entre le groupe de Tournai-Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz et ceux de Liège-Fexhe-Huy-Trooz-Visé et de Verviers-Spa;
- 2<sup>o</sup> Entre le groupe du Littoral et celui de Charleroy-Binche-La Louvière;
- 3<sup>o</sup> Entre le groupe de Namur-Ciney-Dinant et les groupes de Courtrai-Iseghem-Roulers-Ypres et du Littoral.

### C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

#### 1<sup>o</sup> Relations franco-belges.

*Extensions.* — La liste des relations franco-belges a reçu les additions suivantes :

Ypres.	Armentières, Arras, Cambrai, Masnières.
Chimay-Couvin.	Armentières, Arras, Béthune, Cambrai, Carvin, Cassel (cabine), Comines, Douai, Fresnes, Halluin. La Bassée, La Fère, La Madeleine (cabine). Laon, Liessies (cabine), Marle, Soissons, Tergnier, Vervins.
Namur, Couvin,	
Braine-l'Alleud,	Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Lierre, Turnhout.	
Furnes . . . .	Armentières, Arras, Béthune, Calais, Comines, Dunkerque-Bergues, Halluin, Paris et ses réseaux-annexes.
Braine-l'Alleud .	Béthune, Cambrai, Comines, Fresnes, Masnières, Paris et ses réseaux-annexes.
Lierre-Turnhout.	Armentières, Béthune, Cambrai, Comines, Dunkerque-Bergues, Fresnes, La Bassée, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Paris et ses réseaux-annexes, Valenciennes-Denain.
Anvers-Boom-Cappellen, Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-	
Nivelles-Vilvorde, Courtrai-Iseghem-Roulers, Gand-	
Renaix, Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies, Termonde-	
Alost - Lokeren - Saint - Nicolas , Tournai - Antoing -	
Ath-Leuze, Pecq-Péruwelz.	La Bassée.
Bruxelles-Braine-	
l'Alleud-Hal-	Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Armen-
Nivelles-Vilvorde	tières, Arras, Dunkerque-Bergues, Halluin.
Groupe du Litto-	
ral.	Fresnes, La Bassée.

Charleroy-	
Binche - La Lou -	{ Marle, Vervins, Laon. vière.
Bruxelles-Braine- l'Alleud-Hal-Ni- velles - Vilvorde,	{ Fourmies-Anor-Avesnes-Etreungt-Glageon-La Capelle-
Namur-Ciney-	Hirson-Sains-Trélon-Wignehies.
Dinant, Chimay- Couvin.	
Verviers-Spa . .	Lille.
Ypres, Chimay- Couvin, Furnes, Braine - l'Alleud,	{ Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tour- coing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Selzaete.	
Ypres-Selzaete .	{ Donai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Dun- kerque-Bergues, Béthune, Comines, Fresnes, Halluin, La Bassée.

En outre, des relations téléphoniques partielles ont été ouvertes :

- 1<sup>o</sup> Entre le groupe de Charleroy-Binche-La Louvière et les réseaux de Roubaix-Tourcoing-Croix-Hem-Lannoy, Liessies (cabine), de Valenciennes-Denain, de Fresnes, de Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand et de La Bassée ;
- 2<sup>o</sup> Entre le groupe de Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies et le réseau de Calais.

### *2<sup>o</sup> Relations néerlando-belges.*

Une convention téléphonique additionnelle, conclue entre les Pays-Bas et la Belgique le 17 juin 1897, fixe à fr. 1-25 le prix des conversations dans les relations d'une zone limitrophe jusqu'à une distance de 40 kilomètres à vol d'oiseau. Dans cette zone, l'unité de conversation ordinaire est uniformément de 5 minutes et il peut être accordé des abonnements mensuels.

Dans le courant de l'année, les réseaux de Braine-l'Alleud, de Lierre et de Turnhout ont été mis en correspondance avec les réseaux d'Amsterdam, de Dordrecht, de La Haye et de Rotterdam.

### *3<sup>o</sup> Relations germano-belges.*

Le service germano-belge a reçu les extensions suivantes :

1<sup>o</sup> Les groupes d'Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Turnhout, de Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-Nivelles-Vilvorde, de Liège-Fexhe-Huy-Trooz-Visé et de Verviers-Spa ont été mis en communication avec les réseaux d'Eupen et de Dormagen ;

2<sup>o</sup> Les réseaux de Fexhe-le-Haut-Clocher, de Braine-l'Alleud, de Turnhout et de Lierre sont entrés en relation avec les réseaux d'Aix-la-Chapelle-Borelette-Eschweiler-Stolberg et de Cologne-Mulheim (Rhin).

*4<sup>e</sup> Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg.*

Une convention téléphonique provisoire réglant des relations particulières est intervenue entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, le 22 octobre 1897.

La taxe des correspondances ordinaires est fixée à fr. 4-25 dans les rapports de la zone limitrophe, jusqu'à une distance de 40 kilomètres à vol d'oiseau. Dans cette zone, le prix des abonnements mensuels est de fr. 37-50 par période quotidienne d'une durée double de l'unité de conversation.

**Bureaux centraux téléphoniques.**

	31 décembre 1897.	31 décembre 1896.	DIFFÉRENCES pour 1897.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	43	34	+ 9
— — — — postaux . . . . .	7	5	+ 2
— installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes. . . . . . . . . . . . . . .	43	43	—
Totaux. . . . .	63	52	+ 11

Ces 63 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (*Voir* à la page suivante la liste de ces exploitations).

Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1<sup>o</sup> le nombre des bureaux publics téléphoniques ; 2<sup>o</sup> le nombre des abonnements téléphoniques locaux.

(Situation au 31 décembre 1897).

GROUPES ET RÉSEAUX.	BUREAUX PUBLICS.			ABONNEMENTS.								Différences pour 1897.	
	31 décembre 1897.	31 décembre 1896.	Différences pour 1897.	ANNUELS.		TRIENNAUX.		SEMESTRIELS.		TOTAUX.			
				Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Reliements par fil double.	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	Abonnements au 31 décemb. 1897.	Abonnements au 31 décemb. 1896.			
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Turnhout . . . . .	10	8	+ 2	2,058	123	»	50	»	2,188	2,012	+ 176		
Arlon . . . . .	»	»	»	»	»	25	»	»	25	»	+ 25		
Audenarde (bureau public ne faisant partie d'aucun groupe téléphonique) . . . . .	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-Nivelles Vilvorde . . . . .	15	13	»	5,194	201	»	84	5	5,484	5,106	+ 378		
Charleroy-Binche-La Louvière . . . . .	4	4	»	356	81	»	1	»	458	598	+ 40		
Chimay-Couvin . . . . .	1	1	»	»	7	51	»	»	38	22	+ 16		
Courtrai-Iseghem-Roulers-Ypres . . . . .	5	3	»	»	5	90	»	1	94	81	+ 13		
Gand-Renaix-Selzaete . . . . .	7	7	»	857	57	»	58	1	935	892	+ 43		
Groupe du Littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe-Furnes-Heyst-Middelkerke-Nieuport) . . . . .	12	12	»	»	8	271	»	90	369	326	+ 43		
Landen-Hasselt-Jodoigne-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme . . . . .	7	6	+ 1	»	4	112	»	1	117	105	+ 14		
Liège-Fexhe-Huy-Trooz-Visé . . . . .	7	7	»	1,252	109	»	27	11	1,599	1,269	+ 130		
Louvain . . . . .	2	2	»	140	1	»	2	»	143	137	+ 6		
Malines . . . . .	1	1	»	64	»	»	2	»	66	65	+ 1		
Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies . . . . .	5	5	»	564	102	»	9	»	473	455	+ 22		
Namur-Ciney-Dinant . . . . .	2	2	»	»	57	215	»	6	276	256	+ 20		
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas . . . . .	5	5	»	»	4	67	»	1	72	68	+ 4		
Tournai-Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz . . . . .	5	5	»	»	17	200	»	4	221	200	+ 21		
Verviers-Spa . . . . .	3	3	»	777	24	»	18	5	824	765	+ 59		
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>88</b>	<b>85</b>	<b>+ 3</b>	<b>9,059</b>	<b>778</b>	<b>1,009</b>	<b>211</b>	<b>123</b>	<b>11,162</b>	<b>10,155</b>	<b>+1,009</b>		

*Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux.*

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux té- légraphiques chargés de ce service. 31 décembre 1897.	MOUVEMENT.		
		Année 1897.	Année 1896.	Défauts pour 1897.
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Turnhout . . .	5	535,411	537,585 -	+ 17,826
Arlon . . . . .	4	412	"	+ 412
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-Nivelles-Vilvorde	11	196,063	177,994	+ 18,072
Charleroy-Binche-La Louvière . . . . .	6	102,728	92,458	+ 10,270
Chimay-Couvin . . . . .	2	5,405	1,667	+ 3,738
Courtrai-Iseghem-Roulers-Ypres. . . . .	3	15,537	10,417	+ 5,420
Gand-Renaix-Selzaete . . . . .	5	90,539	83,926	+ 6,453
Groupe du Littoral . . . . .	8	66,558	61,522	+ 5,016
Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-Saint-Trond-Tiefmont-Waremme . . . . .	7	26,061	24,870	+ 1,191
Liège-Fexhe-Huy-Trooz-Visé . . . . .	4	94,750	90,726	+ 4,015
Louvain . . . . .	1	20,929	19,498	+ 1,435
Malines . . . . .	1	4,921	7,102	- 2,181
Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies . . . . .	5	51,207	49,508	+ 1,899
Namur-Ciney-Dinant . . . . .	5	29,277	28,161	+ 1,116
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas . . .	4	18,580	16,756	+ 1,844
Tournai-Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz. .	5	49,522	40,886	+ 8,636
Verviers-Spa . . . . .	2	47,656	43,572	+ 2,284
<b>TOTAUX. . .</b>	<b>71</b>	<b>1,173,548</b>	<b>1,087,923</b>	<b>+ 85,422</b>

*Développement des fils téléphoniques de l'Etat.*

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1897.
	1897.	1896.	
		Kilomètres.	
Réseaux téléphoniques. {			
Lignes aériennes . . .	27,208	25,792	+ 3,416
Lignes souterraines . .	102	102	-
Circuits exclusivement téléphoniques servant soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale . . . . .	5,522	2,634	+ 688
Circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges). . . . .	1,762	1,762	-
Installations diverses . . . . .	2,806	2,448	+ 158
<b>TOTAUX. . .</b>	<b>35,000</b>	<b>30,738</b>	<b>+ 4,262</b>
A ces chiffres, il faut ajouter le développement des fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe, savoir :			
Circuits servant à la téléphonie locale. . . . .	56	56	-
Circuits servant soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale . . . . .	6,850	7,272	- 422
<b>TOTAUX. . .</b>	<b>6,906</b>	<b>7,528</b>	<b>- 422</b>
<b>TOTAUX GÉNÉRAUX. . .</b>	<b>41,906</b>	<b>38,066</b>	<b>+ 3,840</b>

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 574 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'Administration des Télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres Administrations.

*Microphones.* — Au 31 décembre 1897, le nombre des transmetteurs micromphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 15,524.

*Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891).* — Au 31 décembre 1897, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

*Abonnements au service interurbain.* — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 15 heures 45 minutes, réparties entre 44 abonnés.

*Abonnements au service téléphonique international.* — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 26, comportant quotidiennement une durée de 4 heures 40 minutes, réparties entre 11 abonnés.

*Avis téléphoniques.* — Le nombre des avis téléphoniques émis s'est élevé à 860 dans le service local et à 315 dans le service interurbain interne.

*Bureaux de dépôt de télegrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins.* — Au 31 décembre 1897, il existait 19 bureaux de dépôt de télegrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

*Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'Etat (arrêté royal du 6 novembre 1882).* — Au 31 décembre 1897, 19 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

#### *Mouvement des communications téléphoniques à taxe pleine.*

NOMBRE des communications locales payantes.		DIFFÉRENCE en 1897.	NOMBRE des communications inter- urbaines internes.		DIFFÉRENCE en 1897.	NOMBRE des communications interna- tionales.		DIFFÉRENCE en 1897.
1897.	1896.		1897.	1896.		1897.	1896.	
39,874	31,687	+ 8 207	260,529	225,751	+ 34,778	83,444	70,761	+ 12,683

**ANNEXES**  
**DE LA PARTIE C.**

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1897 et 1896.

A. — Correspondances internationales.

RELATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE LA BELGIQUE avec les pays ci-dessous.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1897.	En 1896.	Défauts proportionnelles.	En 1897.	En 1896.	Défauts proportionnelles.	En 1897.	En 1896.
Régime européen.	France . . . . .	618,218	569,998	p. c. + 8.46	455,255 53	598,455 61	p. c. + 8.75	0.7008 0.699
	Suisse . . . . .	44,615	40,149	+11.12	52,761 49	28,925 41	+ 15.26	0.7345 0.7204
	Italie et Malte . . . . .	54,102	52,610	+ 4.57	52,517 46	51,015 01	+ 4.20	0.9477 0.9511
	Espagne et Portugal . . .	26,847	26,608	+ 0.90	25,987 45	27,518 23	- 4.87	0.9680 1.0267
	Royaume-Uni . . . . .	424,544	414,917	+ 2.32	449,211 50	456,992 77	+ 2.80	1.0581 1.0552
	Allemagne . . . . .	538,596	515,797	+ 4.82	590,113 75	570,009 69	+ 5.45	0.7245 0.7201
	Autriche-Hongrie . . . .	50,984	42,906	+18.85	51,912 07	42,184 28	+ 25.06	1.0182 0.9852
	Etats scandinaves . . . .	58,795	55,757	+ 8.55	52,927 70	50,424 81	+ 8.25	0.8488 0.8514
	Russie . . . . .	91,984	75,352	+21.78	89,150 51	72,872 43	+ 22.35	0.9695 0.9348
	Turquie, Roumanie, Serbie, Grèce	52,729	52,250	+ 0.89	46,554 21	47,186 55	- 1.58	0.8825 0.9029
Régime extra-européen.	Pays Bas . . . . .	294,192	288,754	+ 1.88	170,815 20	170,255 52	+ 0.54	0.5806 0.5895
	Luxembourg (Grand-Duché de).	23,559	20,919	+11.57	15,081 45	11,899 *	+ 0.94	0.5605 0.5688
	Amérique . . . . .	81,889	72,421	+15.07	74,592 64	67,104 53	+ 10.86	0.9085 0.9206
	Asie . . . . .	10,115	9,126	+10.81	8,076 45	6,629 64	+ 21.82	0.7986 0.7264
	Afrique . . . . .	10,629	10,275	+ 5.44	8,956 56	8,535 72	+ 4.47	0.8408 0.8525
	Océanie . . . . .	1,756	1,698	+ 5.41	2,572 61	2,101 09	+ 12.92	1.5511 1.2374
	TOTAUX . . . . .	2,545,550	2,207,706	+ 6.14	1,861,852 86	1,751,904 11	+ 6.27	0.7045 0.7053

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TÉLÉGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DE TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1897.	En 1896.	Défauts proportionnelles.	En 1897.	En 1896.	Défauts proportionnelles.	En 1897.	En 1896.
Angleterre et Allemagne (abou- tissants compris). . . . .	254,177	301,052	p. c. -15.57	161,605.95	192,872 05	p. c. - 16.21	0.6537	0.6406
Pays-Bas et Espagne et Portugal. — et France . . . . .	5,608	11,946	-55.06	2,110 60	4,505 92	- 55.18	0.5763	0.5772
— et Italie . . . . .	145,166	159,036	+ 2.97	51,287 07	51,598 31	- 0.60	0.5582	0.5711
— et Suisse . . . . .	8,751	10,077	-15.16	5,658 04	4,210 64	- 15.12	0.418	0.4178
Autres transits (1) . . . . .	2,569	2,058	- 3.55	715 85	757 07	- 5.44	0.2787	0.2848
	46,805	65,180	-25.88	50,985 18	43,814 52	- 20.28	0.662	0.6958
TOTAUX . . . . .	461,076	527,919	-12.66	230,562 69	297,759 09	- 15.92	0.5430	0.5640

(1) Entre le grand-duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; entre les Pays-Bas, d'une part, la Turquie, l'Amérique, l'Asie, l'Afrique et l'Océanie par la France, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1897 et 1896.

		1897.	1896.	
	RELATIONS			
	intérieures.	internatio- nales.	intérieures.	internatio- nales.
<b>Correspondances privées.</b>				
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots. . . . .	"	56.07	"
	11 à 15 — — — —	70.61	25.02	70.47
	16 à 20 — — — —	17.04	40.43	17.14
	21 à 30 — — — —	8.98	6.08	8.92
	31 à 40 — — — —	2.47	4.44	2.46
	41 à 50 — — — —	0.64	0.47	0.57
	Au delà de 50 mots. . . . .	0.56	0.52	0.44
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples. . . . .		84.44	84.30
	—      complexes . . . . .		14.39	14.32
	—      urgents . . . . .		1.17	1.38
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'Etat . . . . .	4.65	0.39	4.58
	Nouvelles de bourse . . . . .	3.87	9.51	3.92
	Transactions commerciales. . . . .	40.68	58.62	40.76
	Correspondances de journaux . . . . .	0.64	0.70	0.50
	Affaires privées. . . . .	53.46	30.78	53.24
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots . . . . .	45.64	41.60	45.58
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de	4 à 15'	73.08	75.82
		16 à 30'	21.58	19.94
		31 à 45'	4.42	3.73
		46 à 60'	0.73	0.54
		plus d'une heure	0.17	"

N° III. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

O B J E T S D E L A S T A T I S T I Q U E	B R U X E L L E S B r o u l l e l l e s - H a l - S i v e l l e s - V i l v o r d e .	A N V E R S - B o o m - C a p p e l l e n - L i e t t e - T u r n h o u t	G A N D - R e n a r x - S e l z a e t e .	C H A R L E R O Y - B i n c h e - L a L o u v r e i e	C H I M A Y - C o u v i n .	L E G E - F e x h e - l e - H a u t - C l o c h e r - H u y - T i e r o z - V i s é	L O U V A I N .	N O M S D E		
								M O N S - G i v r y - S t - G h i s l a i n - S o u g n e s .	M O N S - G i v r y - S t - G h i s l a i n - S o u g n e s .	
S E R V I C E L O C A L.	Avis téléphoniques	Année 1897	79 25	9 25	0 75	5 50	0 75	16 25	»	5 »
		» 1896	»	»	»	»	»	»	»	
	Differences en 1897	+ 79 25	+ 9 25	+ 0 75	+ 5 50	+ 0 75	+ 16 25	»	+ 5 »	
	Année 1897	896,128 71	551,965 »	186,537 92	106,915 27	8,480 73	279,194 74	16,594 09	81,269 24	
	» 1896	749,534 14	408,425 42	172,434 55	94,591 72	4,534 »	247,906 36	14,910 72	77,915 81	
	Differences en 1897	+148,574 57	+65,539 38	+45,883 57	+12,525 55	+4,149 73	+31,288 38	+1,485 57	+ 5,355 45	
	Année 1897	5,670 »	1,097 50	448 »	292 25	6 75	778 50	21 75	221 »	
	Conversations	» 1896	4,246 25	946 25	549 25	243 25	1 »	830 »	24 25	
		Differences en 1897	+ 1,425 75	+ 151 25	+ 98 75	+ 79 »	+ 5 75	- 54 50	- 2 50	
	Année 1897	197 18	2 »	»	»	»	30 »	»	»	
S E R V I C E I N F R E A U M	Cartes payantes.	» 1896	280 »	»	»	»	45 »	»	»	
		Differences en 1897	- 82 82	+ 2 »	»	»	- 15 »	»	»	
	Année 1897	48 65	24 85	9 43	9 10	0 35	40 25	0 70	5 30	
	Avis téléphoniques	» 1896	»	»	»	»	»	»	»	
		Differences en 1897	+ 48 65	+ 24 85	+ 9 45	+ 9 10	+ 0 35	+ 40 25	+ 0 70	
	Année 1897	14,037 87	14,291 72	2,707 50	1,250 67	»	3,550 »	»	»	
	Abonnements.	» 1896	14,605 67	12,625 »	1,777 50	420 »	»	3,480 »	»	
		Differences en 1897	- 625 80	+ 1,686 72	+ 950 »	+ 810 67	»	+ 70 »	»	
	Année 1897	102,594 50	49,450 50	18,482 50	15,872 50	1,455 50	23,636 50	2,979 50	8,450 »	
	Conversations.	» 1896	83,222 »	47,542 »	16,750 »	10,791 50	540 50	25,508 »	2,790 »	
S E R V I C E I N T E R N A T I O N A L		Differences en 1897	+ 17,172 50	+ 1,888 50	+ 1,727 50	+ 3,081 »	+ 895 »	+ 548 50	+ 189 50	
	Abonnements	Année 1897	12,206 40	38 40	»	»	»	»	»	
		» 1896	12,665 60	»	»	»	»	»	»	
	Differences en 1897	- 4,7 20	+ 38 40	»	»	»	»	»	»	
	Année 1897	75,112 80	24 604 87	1,552 16	764 20	45 80	817 12	71 20	348 »	
	Conversations.	» 1896	70,450 90	18,630 01	1,185 68	693 80	3 »	606 37	»	
		Differences en 1897	+ 4,681 90	+ 3,969 86	+ 168 48	+ 70 40	+ 42 80	+ 210 75	+ 71 20	
	Communications du public avec les services établis aux stations de chemins de fer	Année 1897	200 »	»	»	»	»	»	»	
		» 1896	200 »	»	»	»	»	»	»	
	Differences en 1897	»	»	»	»	»	»	»	»	
P R O D U I T S E X T R A O R D I N A I R E S .	Produits extraordinaire.	Année 1897	8,516 12	5,118 07	1,389 41	1,771 14	194 92	2,612 50	117 50	800 54
		» 1896	7,279 62	5,722 49	806 50	722 74	»	1,791 45	176 70	454 82
	Differences en 1897	+ 1 236 50	+ 1,595 58	+ 402 61	+ 1 018 40	+ 194 92	+ 821 45	- 59 20	+ 345 52	
	Total	Année 1897	fr 1,114,591 55	626,582 16	210,727 59	124,838 65	10,162 80	510,692 66	19,584 74	90,795 08
		» 1896	fr 944,540 23	551,896 17	195,416 48	107,453 04	4,875 50	277,966 88	17,901 67	84,998 21
	Differences en 1897.		+170,051 30	+74,685 99	+17,310 91	+17,425 62	+3,287 30	+52,725 78	+1,683 07	+ 5,796 87

recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1897 et 1896.

RÉSEAUX OU GROUPES.											TOTALS.	
Namur-Giney-Dinant.	Verviers-Spa.	Bruges-Blanckenbergh-Heyst-Ostende Furnes-Middelkerke-Nieuport.	Landen-Han-dut-Hasselt-Jodoigne-St-Trond-Tremont-Waremme.	Termonde-Alost-Lokeren-St-Nicolas.	Tournai-Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz.	Courtrai-Iseghem-Roulers-Ypres.	Malines.	Arlon.	Audenarde (cabine.)			
5 25	4 25	28 50	26 »	»	41 »	0 50	0 25	»	»	»	216 50	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
+ 5 25	+ 4 25	+ 28 50	+ 26 »	+ »	+ 41 »	+ 0 50	+ 0 25	+ »	+ »	+ »	+ 216 50	
58,425 47	108,468 92	54,594 56	25,559 22	11,748 67	40,624 28	14,200 70	7,413 47	3,700 »	»	»	2,469,429 79	
32,161 52	154,171 42	46,877 58	20,542 66	9,946 70	37,469 60	12,535 59	6,774 70	»	»	»	2,150,585 29	
+ 6,284 13	+ 14,297 50	+ 7,716 78	+ 5,216 56	+ 1,801 97	+ 5,154 68	+ 1,676 11	+ 658 77	+ 3,700 »	+ »	+ »	+ 319,084 50	
127 23	335 »	601 25	149 »	125 75	297 »	110 50	7 50	»	»	»	10,284 »	
84 25	339 25	567 75	97 25	72 25	105 25	26 »	9 50	»	»	»	8,170 25	
+ 43 »	- 26 23	+ 53 50	+ 51 75	+ 55 50	+ 101 75	+ 84 50	- 2 »	»	»	+ »	+ 2,113 75	
»	»	75 »	25 »	»	»	»	»	»	»	»	529 18	
»	»	»	70 »	»	»	»	»	»	»	»	395 »	
»	»	+ 75 »	- 45 »	»	»	»	»	»	»	- »	- 65 82	
2 45	7 55	10 85	4 90	3 15	15 50	0 70	0 35	0 35	»	»	180 25	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
+ 2 45	+ 7 55	+ 10 85	+ 4 90	+ 5 15	+ 15 50	+ 0 70	+ 0 35	+ 0 35	+ »	+ »	+ 180 25	
»	1,015 »	105 »	55 »	420 »	805 »	»	»	»	»	»	58,197 78	
»	1,550 »	»	»	650 »	140 »	»	»	»	»	»	55,581 17	
»	- 515 »	+ 105 »	+ 55 »	- 210 »	+ 665 »	»	»	»	- 515 »	+ »	+ 2,816 39	
7,694 »	7,681 50	14,769 50	7,386 »	4,490 »	10,048 »	4,425 »	1,681 50	272 »	198 50	279,045 50		
6,126 50	7,414 50	12,587 »	6,827 50	5,894 »	8,170 »	2,184 »	1,422 50	»	203 »	241,959 »		
+ 1,567 50	+ 267 »	+ 2,182 50	+ 538 50	+ 596 »	+ 1,860 »	+ 2,259 »	+ 259 »	+ 272 »	- 4 50	+ 37,084 50		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,244 80	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,665 60	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 418 80	
»	1,147 12	1,566 88	»	658 24	4,566 04	1,268 20	»	»	»	»	112,102 68	
»	985 75	792 52	»	275 28	3,528 80	459 48	»	»	»	»	0 80	97,898 52
»	+ 165 37	+ 774 56	»	+ 564 96	+ 839 24	+ 808 72	»	»	- 0 80	+ »	+ 14,204 16	
»	»	»	200 »	»	»	»	»	»	»	»	400 »	
»	»	»	200 »	»	»	»	»	»	»	»	400 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
515 75	1,421 40	457 17	87 85	150 50	427 76	130 22	55 94	20 »	»	»	23,774 96	
239 16	921 01	283 80	147 15	62 60	414 05	62 55	450 70	»	»	»	17,345 15	
+ 236 59	+ 500 59	+ 175 28	- 59 52	+ 76 70	+ 15 71	+ 67 67	- 94 76	+ 20 »	»	+ »	+ 6,429 85	
46,768 17	180,078 54	72,208 51	51,472 93	17,565 20	56,622 38	20 142 82	0,159 01	3,902 55	198 50	2,946,203 42		
58,651 23	163,170 95	61,108 74	37,684 56	14,878 85	49,924 70	15,205 02	8,557 40	»	518 80	2,504,577 96		
+ 8,156 94	+ 14,898 61	+ 11,090 77	+ 3,788 50	+ 2,688 37	+ 6,697 08	+ 4,877 20	+ 801 61	+ 5,902 55	- 320 30	+ 381,625 46		

N° IV. — Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1897, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.

MONTANT DU CAPITAL ENGAGÉ.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
	DES DÉPENSES.	DES RECETTES.		
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
15,218,821 09	1,849,624 15	2,506,941 45	457,517 28	Les chiffres ci-contre ne sont qu'approximatifs et ne comprennent pas les sommes se rapportant aux réseaux de Courtrai, de Malines et de Mons.

(A)

## PARTIE D.

---

MARINE.

(2)

## MARINE.

---

### I.

#### Renseignements généraux.

##### § 1er. MATERIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1897.	Fin 1896.	DIFFÉRENCES POUR 1897.
Bateaux à vapeur . . . . .	20	17	+ 5
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges . . . . .	50	28	+ 22
Garde-pêche et navire-école . . . . .	4	4	0
Embarcations à vapeur . . . . .	1	1	0
Totaux . . . . .		55	50
			+ 5
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9). . . . .	216	198	+ 18

##### § 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1897.	Fin 1896.	Différence pour 1897.
Fonctionnaires, employés et agents . . . . .	1,265	1,198	+ 67
Messagers et gens de service . . . . .	42	42	—
Ouvriers . . . . .	227	209	+ 18
Totaux . . . . .	1,504	1,449	+ 85

§ 5. MATERIEL ET PERSONNEL DU SERVICE REPRIS A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ANVERS-GAND.

L'État a repris, à partir du 1<sup>er</sup> juillet, en même temps que le chemin de fer d'Anvers à Gand, le service de passage entre les deux rives de l'Escaut à Anvers, dépendant de cette ligne.

Le matériel affecté à ce service fluvial comprend :

- 3 bateaux à vapeur;
- 3 allèges;
- 7 canots.

Le personnel, qui a été versé dans un cadre spécial, comprend :

- 17 agents;
- 7 ouvriers.

Total : 24.

La dépense, pour les six mois d'exploitation (traitements et salaires du personnel, combustibles, entretien du matériel, etc.) s'est élevée à fr. 27,564-47.

Conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 30 juin 1897, les dépenses mentionnées ci-dessus ont été prélevées sur l'ensemble des recettes procurées au Trésor par l'exploitation du chemin de fer d'Anvers à Gand pendant le second semestre 1897.

La comptabilité de l'exploitation de cette ligne a fait l'objet d'une rubrique distincte au budget des recettes et des dépenses pour ordre de l'exercice 1897.

## II.

### Services d'exploitation.

§ 1<sup>er</sup>. PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Le mouvement des passagers s'est accru sensiblement en 1897. Il était de 119,746 en 1896; il s'est élevé à 126,459 en 1897, soit une augmentation de 6,593.

I, p. D.

Les relevés des billets vendus accusent :

En trafic anglo-belge . . . . .	80,860 voyageurs;
— de transit . . . . .	45,279 —

En rapprochant ces deux derniers chiffres de ceux correspondants de l'exercice antérieur, on constate que l'augmentation en service anglo-belge (5,775 voyageurs) est de beaucoup supérieure à celle du service de transit (618).

Cela s'explique par ce fait qu'un mouvement plus considérable de voya-

geurs s'est produit entre l'Angleterre et la Belgique, à l'occasion de l'Exposition internationale de Bruxelles.

En réalité, cependant, le trafic de transit est plus important que ne l'indiquent les relevés des billets vendus, car il est porté en compte, au trafic anglo-belge, de nombreux coupons pour le trajet entre Ostende et Douvres débités soit par les agences de voyages à l'étranger avec des billets pour au-delà de la Belgique, soit en Allemagne, en Autriche, en Suisse, etc., avec des billets circulaires pour Ostende.

En tenant compte des 51,682 suppléments de 2<sup>e</sup> en 1<sup>e</sup> classe délivrés à bord des malles et par les agences de voyages, il a été transporté en 1897 102,426 voyageurs en 1<sup>e</sup> classe et 23,715 en 2<sup>e</sup> classe.

La recette totale de la ligne a atteint fr. 1,231,603-23 en augmentation de fr. 54,346-51 sur celle de 1896. Le service des voyageurs et des bagages, pris isolément, a produit une majoration de recette de fr. 52,584-40. Aussi, presque tous les postes de la recette afférente à ce service sont-ils en augmentation : il ne faut en excepter que les billets simples à prix réduits, 2<sup>e</sup> classe, où la diminution est insignifiante (fr. 47-60), les billets d'aller et retour 1<sup>e</sup> classe (fr. 1,037-20) et les bagages (fr. 121-60).

En ce qui concerne les billets d'aller et retour, 1<sup>e</sup> classe, la dépression de la recette est plutôt apparente que réelle, si l'on considère que le débit des suppléments de 2<sup>e</sup> en 1<sup>e</sup> classe accuse une augmentation très importante (fr. 40,497-50).

La diminution de fr. 121-60 qu'on constate sur le produit des bagages n'est qu'apparente. Elle est compensée par la recette, comptée séparément, pour le transport des vélos, et qui a produit fr. 2,494-80.

Si, d'une part, les fêtes du jubilé de S. M. la Reine d'Angleterre ont provoqué une diminution momentanée, mais sensible, du trafic voyageur entre l'Angleterre et le continent, d'autre part, l'attrait de l'Exposition internationale de Bruxelles a contribué, pour une large part, à l'accroissement de ce trafic, grâce aux mesures spéciales qui ont été prises à l'occasion de cette exposition (émission de carnets combinés et de billets à prix réduits).

Le transport des vélos entre Ostende et Douvres a fait l'objet d'une réglementation spéciale et, à cette occasion, il a été émis un ticket tenant lieu de feuille de bagages.

Comme les années précédentes, une large publicité a été faite à l'étranger en faveur de la voie d'Ostende-Douvres et de nouvelles agences ont été créées, en Allemagne, pour le débit de billets en transit par notre route maritime.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messages, il a procuré pour l'année 1897, une recette de fr. 221,941-68 inférieure de fr. 4,488-09 à celle de 1896.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1897 présentent sur ceux de 1896 les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.		En plus.	En moins.
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.		
Colis postaux . . . . .	31,969	—	Kilogr. 93,907	Kilogr. —	Francs. 8,649 75	Francs. —
Colis express { de 5 kilogr. et moins . . . . .	—	3,407	—	10,221	—	668 25
{ de plus de 5 à 10 kilogr. . . . .	—	768	—	5,576	—	421 »
Colis express { de plus de 10 kilogr. { grande vitesse . . . . .	—	—	—	34,991	—	2,225 02
	—	—	—	522,630	—	8,320 09

Les indications du tableau ci-dessus se justifient comme suit :

1<sup>o</sup> *Colis postaux.* — Le mouvement et la recette des colis postaux accusent une augmentation sensible sur ceux de l'année dernière.

2<sup>o</sup> *Colis express.* — Le trafic des colis express continue, au contraire, à subir une dépression assez appréciable. Cette situation est due, surtout, à ce que ces envois s'expédient de plus en plus sous forme de colis postaux. Il s'en expédie aussi une partie aux conditions du tarif de grande vitesse.

3<sup>o</sup> *Colis grande vitesse.* — La diminution constatée dans le trafic des colis de grande vitesse doit être attribuée, dans une certaine mesure, à l'établissement d'un service direct viâ Ostende-Tilbury.

Il a été constaté qu'en 1897 la plus grande partie du trafic des poissons frais et des levures, notamment, a emprunté cette dernière ligne. Au point de vue voyageurs, il est plutôt avantageux que ces transports ne soient pas acquis aux paquebots d'Ostende-Douvres.

4<sup>o</sup> *Transport de chevaux, finances.* — Ces transports accusent respectivement une diminution de fr. 80-50 et une augmentation de 72 francs, dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

5<sup>o</sup> *Transport de journaux.* — La recette encaissée du chef de ces transports s'élève pour 1897 à fr. 4,574-90. Elle comporte une augmentation de fr. 55-40 sur celle réalisée en 1896.

En ce qui concerne le service des trains en correspondance avec les malles, les améliorations suivantes ont été apportées pendant l'exercice 1897.

A dater du 1<sup>er</sup> mai :

Les trains « Nord-Express » n° 32 et n° 33, qui circulaient une fois par semaine entre Ostende et Saint-Pétersbourg, sont organisés tous les jours jusqu'à Berlin et prolongés deux fois par semaine jusqu'à Saint-Pétersbourg.

En conséquence, les voyageurs partis de Londres à 10 heures matin le mercredi et le samedi, peuvent arriver à Saint-Pétersbourg le vendredi et le lundi à 2 heures 50 soir.

En sens inverse, il partent de Saint-Pétersbourg le mercredi et le samedi, à 6 heures soir ; pour arriver à Londres le vendredi et le lundi, à 7 heures 30 soir.

Cette amélioration a nécessité l'organisation d'un quatrième départ deux fois par semaine — au lieu d'une.

Le train n° 73, partant d'Herbesthal à 7 heures 22 du soir (H. C.), a été retardé jusqu'à 7 heures 57 et sa marche a été accélérée de manière à maintenir son heure d'arrivée à Ostende-quai.

Cette mesure a eu pour but de relever à Aix-la-Chappelle la correspondance d'un train nouveau partant de Berlin à 8 heures 55 du matin et suivant la voie de Dusseldorf-Neuss.

Une correspondance nouvelle, très avantageuse, a été établie ainsi entre l'Allemagne du Nord et l'Angleterre.

A dater du 1<sup>er</sup> octobre :

En vue de favoriser les relations internationales entre l'Angleterre, la Belgique et la Suisse, les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe originaires de Bettingen et d'en deçà, et inversement, ont été admis, depuis le 1<sup>er</sup> octobre, dans les trains n° 3 Els/103 E. B. et 106 E. B./2 Els., partant respectivement de Luxembourg à 4 heures 16 et d'Ostende-quai à 16 heures 51.

Un nouveau paquebot à grande vitesse, commandé en 1895 à la Société John Cockerill, à Seraing, et qui a reçu le nom de *Princesse-Clémentine*, est entré en ligne le 1<sup>er</sup> juin 1897.

— Ce navire constitue, à tous les points de vue, le joyau de la flottille de luxe affectée au service d'Ostende-Douvres.

La malle d'ancien type *Prince-Baudouin* a été vendue par les soins de l'Administration des Domaines.

Les paquebots ont effectué, en 1897, 2,354 traversées, dont la durée moyenne a été :

Pour les navires <i>Princesse-Clémentine</i> , <i>Marie-Henriette</i> et <i>Léopold II</i>	5 h. 27'
Pour le navire <i>Rapide</i>	3 h. 34'
Pour les deux navires type <i>Princesse-Henriette</i>	3 h. 35'
Pour les trois navires type <i>Flandre</i>	3 h. 51'

La dépense d'exploitation a augmenté de fr. 193,092-67, comparativement à l'exercice précédent; cette différence provient :

二〇〇〇

4<sup>e</sup> de l'établissement d'un second départ hebdomadaire sur Douvres, en correspondance avec le « Nord-Express » ;

2° du relèvement du prix des combustibles et d'une consommation plus grande ;

<sup>5°</sup> des réparations au matériel, qui ont absorbé une somme plus élevée :

4° d'une augmentation de personnel, à raison de l'extension des départs.

Chaque traversée a coûté, en moyenne, fr. 4,089-82 et a procuré une recette directe de fr. 525-20. En 1896, ces chiffres avaient été de fr. 4,048-79 et fr. 521-78.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci-après :

		En 1897.	En 1896.	Défauts pour 1897.
Coût par kilomètre. . . . .	fr.	9.48	9.12	+ 0.36
Produit direct . . . . .	»	4.55	4.54	+ 0.01

### § 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. D. La dépense, en 1897, a été de fr. 132,926-90, en diminution de fr. 776-79 sur celle de 1896, qui avait été de fr. 133,703-69.

Le mouvement du trafic, détaillé ci-après, démontre qu'à l'exception des voyageurs, tous les postes ont réalisé une augmentation :

	En 1897.	En 1896.	Défauts pour 1897.
Voyageurs . . . . .	1,776,707	1,787,494	- 10,787
Animaux. . . . .	128,739	121,733	+ 7,006
Colis . . . . .	3,575	3,581	+ 192
Véhicules . . . . .	95,039	88,669	+ 6,390
Coupons délivrés . . .	<u>2,004,078</u>	<u>2,001,277</u>	<u>+ 2,801</u>
Suppléments . . . . .	7,013	6,755	+ 278

II, p. D. La recette a progressé de fr. 75,908-58, en 1896, à fr. 77,563-80.

### § 3. PILOTAGE.

On constate, en 1897, un nouvel accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers.

Ce mouvement s'est chiffré, à l'entrée et à la sortie, par 9,953 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote; il y en avait eu 9,923 en 1896. De même, le tonnage général pour Anvers est en progrès de 600,349 tonneaux : 12,269,764 en 1897, contre 11,669,415 l'année précédente.

II, p. D. La recette, du chef du pilotage général, est montée de fr. 2,834,625-64 en 1896, à fr. 3,016,634-29 en 1897.

II, p. D. La dépense s'est également accrue : de fr. 2,656,435-61 en 1896, elle s'est élevée à fr. 2,888,796-40 en 1897 ; augmentation : fr. 232,660-79.

La différence résulte :

1<sup>e</sup> de l'élévation des remises accordées à titre d'appointements aux pilotes, remises qui sont basées sur les recettes que procurent ces agents, et

2<sup>e</sup> de l'acquisition de deux nouveaux bateaux-pilotes, destinés à remplacer deux goélettes de la station des Bouches de l'Escaut, devenues impré-  
parables au service. Un de ces bâtiments a été cédé à l'Administration des douanes, pour servir de stationnaire dans l'Escaut.

### § 4. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D. La recette réalisée a atteint, en 1897, fr. 21,064-10, en augmentation de fr. 4,371-90 sur celle de 1896, qui avait été de fr. 19,692-20.

II, p. D. La dépense (fr. 43,808-25) présente une augmentation de fr. 2,760-94 sur celle de 1896 (fr. 41,047-29).

### § 5. POLICE MARITIME.

L'accroissement du mouvement maritime a également influé sur les recettes de la police maritime : de fr. 154,612-43, en 1896, elles sont montées, en 1897, à fr. 141,557-53, soit une plus-value de fr. 6,945-42. II, p. D.

Par contre, la dépense accuse une augmentation de fr. 3,056-28 sur l'année 1896 (fr. 105,162-12 contre fr. 100,105-84). II, p. D.

## III.

### Services spéciaux.

#### § 1<sup>er</sup>. PHARES ET FANAUX.

La dépense s'est élevée à fr. 210,473-86, supérieure de fr. 10,369-37 à celle de 1896 (fr. 200,104-49). La différence s'explique par l'acquisition de mâts en acier, de canots de bateau-phare et par une augmentation des frais généraux d'entretien. II, p. D.

#### § 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation, à Anvers et à Ostende, ont été suivis, en 1897, par 156 élèves, soit une diminution de 9 élèves comparativement à l'année précédente.

57 bourses d'études ont été conférées ; il en avait été alloué 51 en 1896.

Les diplômes délivrés en 1897 et 1896 se répartissent comme suit :

	1897.	1896.
Long cours . . . . .	39	44
Cabotage . . . . .	15	15
Patron-pêcheur . . . . .	8	15

Le cours de navigation à Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi par 5 élèves de moins qu'en 1896 (8 au lieu de 13).

Le nombre des élèves des cours spéciaux de machines à vapeur marines donnés dans les écoles de navigation s'est accru de 12 : en 1896, il était de 77 ; en 1897, il a été de 89.

Il a été décerné 6 diplômes de mécanicien de 2<sup>e</sup> classe de bateau à vapeur.

La dépense des écoles et cours en question, qui était de fr. 29,627-54 en 1896, a subi une augmentation de fr. 538-73 (fr. 29,966-27). II, p. D.

#### § 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES

Le trois-mâts goélette *Ville-d'Ostende* et l'aviso à vapeur *Ville-d'Anvers* ont été affectés alternativement et d'une manière quasi permanente à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont pris part aux croisières effectuées par ces bâtiments, à bord desquels ils ont été embarqués par brigade de 30.

Un médecin a été chargé de l'organisation, à l'école des mousses, d'un cours comportant les premiers soins à donner en cas d'accident.

II, p. D. La dépense, qui en 1896 avait atteint le chiffre de fr. 234.761-64, a été réduite, en 1897, à fr. 214.588-80, soit une diminution de fr. 40.572-84; l'exercice 1896, comme le porte le compte rendu de cette année, avait eu à supporter des charges extraordinaires; en 1897, la dépense est revenue à son niveau normal.

#### § 4. SAUVETAGE.

A Ostende, cinq hommes, formant l'équipage d'une chaloupe anglaise qui avait coulé à l'entrée du port, ont été sauvés par le personnel de sauvetage de cette station.

A Blankenbergh, deux mousses, laissés à bord d'une chaloupe qui s'était échouée à la plage Ouest, ont dû leur salut aux sauveteurs de ce port.

A Heyst, l'équipage — comprenant cinq hommes — d'une chaloupe de pêche échouée, a été sauvé au moyen d'une amarre, grâce à l'intervention du personnel des sauveteurs.

II, p. D. La dépense est supérieure de fr. 51.219-94 à celle de 1896; cette augmentation est due presque totalement à la reconstruction de hangars de sauvetage.

### IV.

#### Résultats financiers.

##### § 1<sup>er</sup>. RECETTES.

II, p. D. La recette effectuée, en 1897, par les divers services de la marine, a atteint fr. 4.493.847-44, dépassant ainsi de fr. 129.749-21 celle de l'exercice précédent.

##### § 2. DÉPENSES.

II, p. D. On constate un accroissement de fr. 433.554-71 dans le total des dépenses, qui, de fr. 5.832.470-20 en 1896, est monté à fr. 6.266.004-91 en 1897.

II, p. D. Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 303.785-50 en faveur de 1896.



D  
( 11 )

[ N° 160. ]

## ANNEXES

DE LA PARTIE D.

## N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres: — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1897 et 1896.

	NOMBRE.		MOUVEMENT.				RECETTE.					
	ANNÉES.		Différences pour 1897.		ANNÉES.		Différences pour 1897.		ANNÉES.		Différences pour 1897.	
	1897.	1896.			1897.	1896.			1897.	1896.		
Voyageurs.	Billets simples.	{ 1 <sup>e</sup> classe .	"	"	21,021	20,176	+	845	190,200 35	182,379 10	+	7,821 25
		{ 2 <sup>e</sup> — .	"	"	29,348	28,594	+	754	204,066 65	197,522 75	+	6,513 90
	Id.	{ pour enfants .	{ 1 <sup>e</sup> classe .	"	875	839	+	36	4,095 95	3,882 45	+	213 50
		{ prix réduits).	{ 2 <sup>e</sup> — .	"	2,373	2,387	-	14	8,301 30	8,348 90	-	47 60
	Billets aller-retour.	{ 1 <sup>e</sup> classe .	"	"	17,580	17,763	-	188	130,890 20	131,927 40	-	1,037 20
		{ 2 <sup>e</sup> — .	"	"	25,392	24,494	+	898	142,057 35	136,554 05	+	5,503 30
	Id.	{ (prix réduits).	{ 1 <sup>e</sup> classe .	"	11,268	10,630	+	638	55,517 20	51,915 90	+	3,601 30
		{ 2 <sup>e</sup> — .	"	"	18,282	14,858	+	3,424	66,533 65	52,152 40	+	14,381 25
	Abonnements . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Location de malles spéciales . . . . .	35	40	- 14	"	"	"	"	210 "	315 "	-	105 "
Suppléments de 2 <sup>e</sup> à 1 <sup>e</sup> classe.	Suppléments de 2 <sup>e</sup> à 1 <sup>e</sup> classe.	51,682	50,231	+ 1,451	"	"	"	"	129,205 "	118,707 50	+	10,497 50
	Petites cabines . . . . .	1,032	856	+ 176	"	"	"	"	7,224 "	5,992 "	+	1,232 "
	Grandes cabines . . . . .	3,626	3,565	+ 61	"	"	"	"	50,764 "	49,910 "	+	854 "
	Cabines spéciales . . . . .	75	74	+ 1	"	"	"	"	2,100 "	2,072 "	+	28 "
	— de luxe . . . . .	50	43	+ 7	"	"	"	"	3,750 "	3,225 "	+	525 "
	Ensemble . . . . .	"	"	"	126,139	119,746	+	6,393	994,915 65	944,904 45	+	50,011 20
	Vélos . . . . .	"	"	"	1,386	"	+	1,386	2,494 80	"	+	2,494 80
	Bagages . . . . . Kilog.	444	452	- 8	24,320	26,280	-	1,960	1,681 20	1,802 80	-	121 60
	Chevaux . . . . . Têtes.	"	"	"	11	13	-	2	441 65	521 95	-	80 30
	Chiens . . . . . —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Finances.	Voitures . . . . . Nombre.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	"	"	"	2,302	2,158	+	144	1,151 "	1,079 "	+	72 "
	Finances. . . . { de plus de 1,000 francs. —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Journaux . . . . . Kilog.	"	"	"	45,830	44,050	+	1,780	1,374 90	1,321 50	+	53 40
	Colis postaux { de 3 kilog. et moins . . . . —	380,793	351,427	+ 29,366	1,142,379	1,054,281	+	88,098	95,198 25	87,856 75	+	7,341 50
	{ de 3 à 5 kilog. . . . —	15,968	13,365	+ 2,603	47,904	40,095	+	7,809	7,984 "	6,675 75	+	1,308 25
	{ de 5 kilog. et moins . . . —	58,197	61,604	- 3,407	174,591	184,812	-	10,221	16,257 53	16,925 78	-	668 25
	{ de plus de 5 à 10 kilog. . . —	39,378	39,146	- 768	268,646	274,022	-	5,376	24,379 15	24,800 15	-	421 "
	{ de plus de 10 kilog. . . —	"	"	"	715,241	750,232	-	34,991	42,508 79	44,733 81	-	2,225 02
	Grande vitesse. — Poids taxé . .	"	"	"	813,885	1,136,515	-	322,630	25,547 87	33,867 96	-	8,320 09
Petits colis.	Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse . . . —	"	"	"	26,180	27,960	-	1,780	504 98	518 76	-	13 78
	Dito . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	9,561 11	10,750 81	-	1,189 70
Produits extraordinaires . . . . . fr.	Total . . . . . fr.	"	"	"	"	"	"	"	7,604 35	4,499 45	+	3,104 00
									1,231,605 23	1,180,258 92	+	51,346 31

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit des taxes à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) Colis taxés au poids.

(6) Convention du 1er juillet 1896 (R. A. n° 2687 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1897 et 1896.

SERVICES.	1897.	1896.	Défauts pour 1897.
<b>RECETTES.</b>			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	1,231,605 23	1,180,258 92	+ 51,346 31
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	77,563 80	75,908 38	+ 1,655 42
Pilotage . . . . .	3,016,634 29	2,834,625 84	+ 182,008 65
Phares et fanaux . . . . .	*	113,833 71	- 113,833 71
Écluses. . . . .	7,422 47	7,166 95	+ 255 52
Remorque sur la côte de Flandre . . . . .	21,034 10	19,692 20	+ 1,371 90
Police maritime. . . . .	141,557 55	134,612 43	+ 6,945 12
Écoles de navigation. . . . .	*	*	*
Pêche maritime. . . . .	*	*	*
Sauvetage . . . . .			
Totaux. . . . fr.	4,495,847 44	4,366,098 23	+ 129,749 21
<b>DÉPENSES.</b>			
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	708,049 76	1,857,399 75	2,565,449 51
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre. . . . .	69,261 39	63,665 51	132,926 90
Pilotage . . . . .	2,499,814 72	388,981 68	2,888,796 40
Phares { Éclairage de la côte . . . . .	25,907 16	16,346 41	42,253 57
et fanaux. — de l'Escaut. . . . .	125,537 94	42,682 35	168,220 29
Remorque sur la côte de Flandre. . . . .	30,101 98	13,706 25	43,808 23
Police maritime. . . . .	84,824 55	18,337 57	103,162 12
Services spéciaux. . . . .	920 *	4,091 15	5,011 15
Écoles de navigation. . . . .	20,802 58	9,163 69	29,966 27
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc. . . . .	150,629 80	63,759 *	214,388 80
Sauvetage et stations de signaux . . . . .	39,957 21	32,064 46	72,021 67
Totaux. . . . fr.	3,755,807 09	2,510,197 82	6,266,004 91
Recettes totales . . . fr.	4,495,847 44		4,366,098 23
Dépenses — . . . .	6,266,004 91		5,832,470 20
Excédent { de dépenses . . . fr.	1,770,157 47		1,406,371 97
de recettes . . . fr.	*		*

(14)

---

## TABLE DES MATIÈRES.

---

### PARTIE A.

#### CHEMINS DE FER.

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

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

	CHAPITRE I <sup>er</sup> .	ANNEXES à consulter.
<b>I. Situation financière. — Principaux résultats.</b>		
PAGES.		
§ 1 <sup>er</sup> . Capital de premier établissement . . . . .	A, 1 II, V, VI et XIV	de la partie A.
§ 2. Capital utile au point de vue des charges financières . .	A, 2 I, VI	»
§ 3. Compte d'exploitation . . . . .	A, 3 III, VII, VIII, IX, X, XI, XII et XIII	»
§ 4. Ressources, charges, encasse . . . . .	A, 4 III, IV, VII, VIII, IX et IX <sup>bis</sup>	»
§ 5. Bilan . . . . .	A, 5 I, II, III, IV, VI, VIII, IX, IX <sup>bis</sup> , XVIII et XXVIII	»
§ 6. Revenu du capital utile . . . . .	A, 8 VI	»
§ 7. Coefficient d'exploitation . . . . .	A, 8 VIII	»

###### II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic . . . . .	A, 9
Degré d'intensité du trafic pendant les périodes de 1877 à 1887 et de 1887 à 1897 ; ses principales conséquences . . . . .	A, 10
Caisse de retraite et de secours des ouvriers . . . . .	A, 14

### CHAPITRE II.

#### VOIES ET TRAVAUX.

##### **Travaux de premier établissement et de parachèvement Imputés sur fonds capital.**

§ 1 <sup>er</sup> . Construction de lignes . . . . .	A, 15	V	»
§ 2. Travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation. . . . .	A, 15	V	»

## Annexes à consulter.

	SITUATION DES LIGNES EN EXPLOITATION.	PAGES
XV de la partie A.	§ 1 <sup>er</sup> . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1897 . . . . .	A, 14
XV	» § 2. Longueur moyenne exploitée en 1897 . . . . .	A, 15
XVI	» § 3. Rails . . . . .	A, 15
XVII	» § 4. Billes et traverses . . . . .	A, 16
XVIII	» § 5. Profil et courbes . . . . .	A, 17
XVII	» § 6. Signaux . . . . .	A, 17
	§ 7. Passages à niveau . . . . .	A, 17
	§ 8. Raccordements industriels et gares privées . . . . .	A, 18
	§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales . . . . .	A, 18
	§ 10. Stations . . . . .	A, 18
XVIII	» § 11. Approvisionnements au 31 décembre 1897 . . . . .	A, 19
<b>CHAPITRE III.</b>		
<b>TRACTION ET MATERIEL.</b>		
<b>I. SITUATION, PARCOURS ET UTILISATION DU MATERIEL. — COMBUSTIBLE.</b>		
— ÉCLAIRAGE ET CHAUFFAGE. — APPROVISIONNEMENTS.		
XIX et XXI	» § 1 <sup>er</sup> . Matériel de traction et de transport . . . . .	A, 24
XX, XXII et XXIII	» § 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport . . . . .	A, 24
	§ 3. Wagons de particuliers . . . . .	A, 25
	§ 4. Prix et travail des moteurs et des véhicules . . . . .	A, 25
XXIV	» § 5. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État . . . . .	A, 25
	§ 6. Nombre et parcours des trains . . . . .	A, 26
XXV	» § 7. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger dans les trains de voyageurs, sur le réseau de l'État . . . . .	A, 27
	§ 8. Utilisation du matériel à voyageurs . . . . .	A, 27
XXV	» § 9. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger dans les trains de marchandises, sur le réseau de l'État . . . . .	A, 28
	§ 10. Utilisation du matériel à marchandises . . . . .	A, 28
	§ 11. Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État . . . . .	A, 28
XXV	» § 12. Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État . . . . .	A, 29
XXV	» § 13. Composition moyenne des trains de l'État . . . . .	A, 29
XXVI	» § 14. Achat de combustibles . . . . .	A, 50
	§ 15. Consommation de combustibles . . . . .	A, 50
XXVI	» § 16. Charbon consommé par les locomotives . . . . .	A, 51
XXVII et XXVII <sup>me</sup>	» § 17. Éclairage . . . . .	A, 51
	§ 18. Chauffage des trains . . . . .	A, 52
	§ 19. Graissage . . . . .	A, 55
XXVIII, XXIX et XXX	» § 20. Approvisionnements en magasin . . . . .	A, 55
<b>II. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS INTRODUITES DANS LE SERVICE DE LA TRACTION ET DU MATERIEL . . . . .</b>		
		A, 55

Annexes à consulter.

## CHAPITRE IV.

## EXPLOITATION.

## I. Mouvement et recette.

	PAGES.	
§ 1 <sup>er</sup> . Voyageurs. . . . .	A, 59	XXXI et XXXII de la partie A.
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1897. . . . .	A, 42	XXXVI à XLI
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes . . . . .	A, 45	XII
§ 4. Produits extraordinaires . . . . .	A, 44	
§ 5. Produits divers . . . . .	A, 44	XIII
§ 6. Réductions consenties sur le prix de transport. . . . .	A, 44	"

II. Améliorations et innovations apportées dans le  
service des transports, en 1897.

§ 1 <sup>er</sup> . Camionnage . . . . .	A, 48
§ 2. Buffets et buvettes . . . . .	A, 46
§ 3. Tarifs des voyageurs et des bagages . . . . .	A, 46
§ 4. Tarifs pour marchandises . . . . .	A, 49
§ 5. Trains de voyageurs . . . . .	A, 65
§ 6. Trains de marchandises. . . . .	A, 70

## III. Statistique comparative. — Accidents.

§ 1 <sup>er</sup> . Collisions et déraillements de trains . . . . .	A, 71	XXXIII
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux dérapements de trains . . . . .	A, 74	XXXIII et XXXV
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions ou dérapements de trains . . . . .	A, 74	XXXIV et XXXV
§ 4. Personnes tuées depuis 1853. . . . .	A, 76	XXXV

## IV. Contraventions . . . . . A, 76

2<sup>e</sup> SECTION.

## CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

## I.

## Description du réseau.

§ 1 <sup>er</sup> . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année . . . . .	A, 79	XLII
§ 2. Développement des voies ferrées . . . . .	A, 80	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt . . . . .	A, 80	XLIII
§ 4. Gares privées et raccordements industriels . . . . .	A, 81	XLIII
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales .	A, 81	"

## II.

## Situation du matériel roulant . . . . . A, 82

XLIV

Annexes à consulter.

## III.

XLV de la partie A.	Parcours des trains . . . . .	A, 85
---------------------	-------------------------------	-------

## IV.

XLVI, XLIX, L et LI	Mouvement et recettes des transports . . . . .	A, 84
XLVI	§ 1er. Voyageurs. . . . .	A, 84
XLVI	§ 2. Bagages. . . . .	A, 86
XLVI	§ 3. Petites marchandises. . . . .	A, 86
XLVI	§ 4. Grosses marchandises . . . . .	A, 86
XLVI	§ 5. Finances . . . . .	A, 87
XLVI	§ 6. Équipages . . . . .	A, 87
XLVI	§ 7. Chevaux et bestiaux . . . . .	A, 88
XLVI	§ 8. Produits extraordinaires. . . . .	A, 88
XLVI	§ 9. Récapitulation des recettes . . . . .	A, 88

## V.

XLVI	Dépenses d'exploitation . . . . .	A, 90
------	-----------------------------------	-------

## VI.

XLV et XLVI	Résultats généraux de l'exploitation . . . . .	A, 91
-------------	--	-------

## VII.

XLVII	Personnel . . . . .	A, 92
-------	---------------------	-------

## VIII.

XLVIII	Accidents . . . . .	A, 92
--------	---------------------	-------

## IX.

	Contraventions . . . . .	A, 93
--	--------------------------	-------

## X.

	Améliorations et innovations . . . . .	A, 93
--	--	-------

## ANNEXES DE LA PARTIE A.

1<sup>re</sup> SECTION.

## CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1897 . . . . .		A, 102
II. Compte de premier établissement, lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1897. . . . .		A, 104

	PAGES.
» III. Compte de l'exploitation. Exercice 1897 . . . . .	A, 106
» IV. Compte financier. Exercice 1897.— Charges et ressources. A, 106	
» V. Exercices 1897 et antérieurs. — Application des intérêts intercalaires aux dépenses de premier établissement . . . . .	A, 108
» VI. Détermination du capital utile fin 1897 . . . . .	A, 110
» VII. Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux IV, IX et IX <sup>bis</sup> . . . . .	A, 111
» VIII. Coefficients d'exploitation . . . . .	A, 112
» IX. Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine . . . . .	A, 113
» IX <sup>bis</sup> . Charges financières depuis l'origine . . . . .	A, 116
» X. Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1897 et 1896. . . . .	A, 117
» XI. Recettes. — Droits constatés et recouvrements effectués. A, 118	
» XII. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises . . . . .	A, 118
» XIII. Produits divers encaissés par le Département des Finances pour le compte du chemin de fer . . . . .	A, 118
» XIV. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'Etat et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer . . . . .	A, 120
» XV. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie . . . . .	A, 121
» XVI. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1897. A, 122	
» XVII. Profil et courbes des voies principales. — Signaux de différents systèmes. . . . .	A, 123
» XVIII. Approvisionnements en dépôt et à pied d'œuvre au 31 dé- cembre 1897. — Service des voies et travaux. . . . .	A, 124
» XIX. Effectif du matériel de traction et de transport . . . . .	A, 125
» XX. Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension. . . . .	A, 128
» XXI. Importance du matériel de traction en 1897. . . . .	A, 130
» XXII. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs. A, 131	
» XXIII. Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent » . . . . .	A, 132
» XXIV. Parcours kilométrique des locomotives de l'Etat et des locomotives étrangères sur le réseau de l'Etat . . . . .	A, 135
» XXV. Parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1897 . . . . .	A, 134
» XXVI. Achats de combustibles. — Consommation de charbon des locomotives . . . . .	A, 136
» XXVII. Éclairage des stations, ateliers et dépendances . . . . .	A, 138
XXVII <sup>a</sup> . Éclairage des trains au gaz riche . . . . .	A, 138
» XXVIII. Approvisionnements en magasin. — Service de la traction et du matériel . . . . .	A, 139
» XXIX. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts . . . . .	A, 140
» XXX. Magasins et dépôts . . . . .	A, 148

	PAGES
» XXXI. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés . . . . .	A, 149
» XXXII. Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours. . . . .	A, 150
» XXXIII. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau de l'Etat. — Années 1897 et 1896 . . . . .	A, 154
» XXXIV. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions ou à des déraillements de trains. Année 1897. . . . .	A, 154
» XXXV. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855. . . . .	A, 156
» XXXVI. Mouvement général des transports effectués par charges complètes en services intérieur et Etat vers Etat, ainsi qu'en services mixtes, au départ et à l'arrivée. — Année 1897. . . . .	A, 158
» XXXVII. Mouvement général du tonnage des grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'Etat belge en relation de service international. — Année 1897 . . . . .	A, 161
* XXXVIII. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1897. . . . .	A, 176
» XXXIX. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'Etat. — Année 1897. . . . .	A, 177
» XL. Mouvement général des transports de tapissières, de wagons roulant sur essieux, de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et Etat vers Etat, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1897 . . . . .	A, 180
» XLI. Mouvement général en tonnes de certaines grosses marchandises, transportées pendant l'année 1897 par les chemins de fer de l'Etat belge . . . . .	A, 182

2<sup>e</sup> SECTION.**CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.**

» XLI. Développement des lignes, à la fin de 1897 . . . . .	A, 184
» XLIII. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1897. . . . .	A, 188
» XLIV. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1897. — Comparaison des années 1897 et 1896. . . . .	A, 186
» XLV. Parcours kilométrique des trains en 1897. — Comparaison des années 1897 et 1896 . . . . .	A, 187
» XLVI. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1897 . . . . .	A, 188
» XLVII. Personnel. Effectif, à la fin de 1897 . . . . .	A, 192
» XLVIII. Accidents survenus aux personnes en 1897. — Comparaison des années 1897 et 1896 . . . . .	A, 194
» XLIX. Ligne d'Anvers à Gand. — Compte de liquidation de l'exercice 1896 . . . . .	A, 196
» L. Ligne d'Anvers à Gand. — Compte de liquidation du 1 <sup>er</sup> semestre 1897 . . . . .	A, 198
» LI. Chemin de fer de Gand-Ecloo-Bruges (1 <sup>er</sup> semestre 1897). Compte de liquidation . . . . .	A, 200

Annexes à consulter.

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

## I.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

## II.

## STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

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

## III.

## OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

*A. Mandats et bons de poste.*

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

*B. Effets de commerce.*

§ 1 <sup>er</sup> . Acceptation . . . . .	B, 8	II et III	»
§ 2. Encaissement . . . . .	B, 8	II et III	»

*C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.* B, 8 II et III »*D. Quittances (service intérieur)* . . . . . B, 8 II et III »*E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger* . . . . . B, 9 II et III »*F. Abonnements aux journaux* . . . . . B, 9 II et III »*G. Caisse d'épargne, de retraite et d'assurances* . . . . . B, 9*H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés* . . . . . B, 10

## IV.

## BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES . . . . . B, 11

Annexes à consulter.

## V.

## DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 <sup>er</sup> . Service de distribution . . . . .	B, 11
§ 2. Service de transmission . . . . .	B, 12

## VI.

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

## VII.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

IV et V de la partie B. § 1 <sup>er</sup> . Recette . . . . .	B, 15
§ 2. Dépense . . . . .	B, 15

## ANNEXES DE LA PARTIE B.

» I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénominations partiels. — Années 1870 à 1897 . . . . .	B, 16
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1897 et 1896 . . . . .	B, 18
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1897 et 1896 . . . . .	B, 20
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1897 et 1896. . . . .	B, 22
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes-postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1897 et 1896. B, 22	

## PARTIE C.

## TÉLÉGRAPHIES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I<sup>er</sup>.

## TÉLÉGRAPHIES.

## I.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 <sup>er</sup> . Crédit de timbres-télégraphe . . . . .	C, 3
§ 2. Modifications introduites dans le service depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 1897. . . . .	C, 3

	PAGES.
§ 5. Convention internationale . . . . .	C, 4
§ 4. Tarifs internationaux . . . . .	C, 4
§ 5. Résultats d'exploitation . . . . .	C, 5

## II.

## STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1<sup>er</sup>. Télégrammes privés :

a. Services réunis . . . . .	C, 6
b. Service intérieur . . . . .	C, 6
c. Service international . . . . .	C, 7
d. Service de transit . . . . .	C, 7
§ 2. Télégrammes de service . . . . .	C, 7

## III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU  
ET APPAREILS.

§ 1 <sup>er</sup> . Bureaux . . . . .	C, 8
§ 2. Développement du réseau . . . . .	C, 9
§ 5. Appareils en service . . . . .	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). . .	C, 10

## IV.

PERSONNEL . . . . .	C, 10
---------------------	-------

## V.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 <sup>er</sup> . Recettes . . . . .	C, 11
§ 2. Dépenses . . . . .	C, 11

## CHAPITRE II.

## TÉLÉPHONES.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale . . . . .	C, 14
B. Téléphonie à grande distance interne. . . . .	C, 15
C. Téléphonie internationale . . . . .	C, 17

Annexes à consulter.

## ANNEXES DE LA PARTIE C.

	PAGES.
• I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales et en transit. — Comparaison des années 1897 et 1896. . . . .	C, 24
• II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1897 et 1896. C, 25	
• III. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1897 et 1896 . . . . .	C, 26
• IV. Tableau indiquant sommairement, pour 1897, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite . . . . .	C, 28

## PARTIE D.

## MARINE.

## I.

## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 <sup>er</sup> . Matériel . . . . .	D, 5
§ 2. Personnel . . . . .	D, 5
§ 3. Matériel et personnel du service repris de la Compagnie du chemin de fer Anvers-Gand. . . . .	D, 4

## II.

## SERVICES D'EXPLOITATION.

I et II de la partie D. . . . .	§ 1 <sup>er</sup> . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres . . . . .	D, 4
II , , , ,	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	D, 8
II , , , ,	§ 3. Pilotage. . . . .	D, 8
II , , , ,	§ 4. Remorque sur la côte de Flandre . . . . .	D, 8
II , , , ,	§ 5. Police maritime . . . . .	D, 9

## III.

## SERVICES SPÉCIAUX.

II , , , ,	§ 1 <sup>er</sup> . Phares et feux . . . . .	D, 9
II , , , ,	§ 2. Écoles de navigation. . . . .	D, 9
II , , , ,	§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses . . . . .	D, 9
II , , , ,	§ 4. Sauvetage . . . . .	D, 10

## IV.

## RÉSULTATS FINANCIERS.

II , , , ,	§ 1 <sup>er</sup> . Recettes . . . . .	C, 40
II , , , ,	§ 2. Dépenses . . . . .	C, 40

## ANNEXES DE LA PARTIE II.

## MARINE.

	PAGES.
■■ I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1897 et 1896 . . . D, 42	
■■ II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1897 et 1896 . . . . . D, 43	



$$\left( \chi \right) _{\mathbb{L}}$$

(XIII)

1897/98

N° 160

Carte

Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes

cfr 35 mm film

1 plan(s)