

(1)

(N° 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 LIMITE, 21

—
1898

(1 A)

MESSIEURS,

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

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

$$(\lambda \ \bar{\epsilon})$$

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. Situation financière. — Principaux résultats.

§ 1^{er}. 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. 1,488,150,312-58 — 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. 19,461,951-59 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 Eccloo), 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^e 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 15
IV. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, gros outillage des ateliers, etc. . . fr.	14,180,556 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
Ensemble. fr.	<hr style="width: 20%; margin-left: auto;"/> 33,664,276 54

Ce montant comprend des intérêts intercalaires pour les rubriques I et II à concurrence de (270,298 + 551,157-61) 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. 4,488,150,512 58 l'on a déduit les aliénations d'immeubles et les travaux non encore livrés à l'exploitation, s'élevant à . . fr. 26,716,114 11

Le *capital utile*, base des charges, est donc de. . fr. 4,461,434,198 27

Ce montant est contrôlé, à l'annexe précitée, en prenant pour base le capital utile fin 1896 et en y ajoutant les sommes entrées 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 affirmé 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 :	Différences :
Recettes brutes :	170,412,727-85	160,454,763-26	+ 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. 4,346,269-91

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 3,985,406 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 intéressant plus spécialement.

⁽¹⁾ 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 affermé l'exploitation moyennant 50 p. c. des produits, soit fr. 3,282,707 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 73

Or, en appliquant au capital utile, s'élevant à fr. 1,461,434,198-27, le taux de 3,665781 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. 80,136,393 13

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° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. I) . . . fr.	1,133,369,617 73	}	1,461,434,198 27
2° Matériel de traction et de transport (tabl. I) . . .	327,864,580 54		

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

Approvisionnements en dépôt (annexes XVIII et XXVIII) :

Au 31 décembre 1896 fr.	23,337,214 55	}	29,320,620 51
Augmentation en 1897 de	3,983,406 16		

par suite de variations dans les quantités et les prix.

Recettes brutes (annexes III et XI) :

Au 31 décembre 1896. fr.	3,778,323,061 62	}	3,948,670,061 99
Pour l'exercice 1897	170,343,000 37		

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	}	163.872,364 14
Pour l'exercice 1897 (1) .	1,183,123 81				
<i>Intérêts des soldes accumulés, toutes dépenses et charges réglées (annexes IV et IX) :</i>					
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.	5,178,184 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. 1,154,017-87 + 49,103-94. (Voir annexe IV.)

Passif.

<i>Amortissement du capital utile</i> de premier établissement, engagé dans les chemins de fer construits ou rachetés par l'État. fr.		91,876,019 40
<i>Capital restant à amortir</i>		1,569,568,178 87
Montant égal au capital utile fr.		1,461,434,198 27
<i>Charges d'intérêts et d'amortissement :</i>		
Pour les capitaux utiles engagés successivement depuis l'origine jusque fin 1886 ⁽¹⁾ , fr.		803,430,578 09
Pour les capitaux, ramenés au terme moyen de 74 ^a 8 ^m , à partir de 1887 ⁽²⁾ .		460,675,632 60
Pour ces mêmes capitaux en 1897 ⁽³⁾ .		46,067,563 26
Pour les capitaux <i>dépensés après 1886 jusques et y compris 1896</i> , soumis chacun au terme de 90 ans. . fr.		28,512,916 75
Pour ces mêmes capitaux, en 1897 ⁽³⁾ .		6,453,745 80
Pour les capitaux dépensés en 1897 ⁽³⁾		492,373 62
<i>Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :</i>		
Au 31 décembre 1896, fr.		189,165,919 54
Pour l'exercice 1897 ⁽³⁾ .		5,282,707 09
		194,446,626 43
<i>Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :</i>		
Au 31 décembre 1896, fr.		11,503,558 85
Pour l'exercice 1897 ⁽³⁾ .		219,600 »
		11,524,938 83
<i>Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885</i> ⁽⁴⁾		1,639,518 57
<i>Dépenses d'exploitation</i> ⁽⁵⁾ (ann. III et VIII) :		
Depuis l'origine jusque fin 1896. fr.		2,208,658,728 76
Pour l'exercice 1897		102,081,540 01
		2,310,720,268 77
<i>Intérêts des capitaux avancés par le Trésor, pour constituer un approvisionnement de rails :</i>		
Au 31 décembre 1896, fr.		550,625 87
Pour l'exercice 1897 ⁽³⁾ .		17,500 »
		548,125 87
<i>Intérêts au profit du Trésor :</i>		
Pour liquidations des sommes versées aux Sociétés pour loyer et parts de recettes :		2,624,841 08
Au 31 décembre 1896 . fr.		2,027,609 27
Pour l'exercice 1897 ⁽³⁾ . .		49,105 94
		2,076,715 21
Total du passif (annexe I). fr.		5,528,005,224 07

⁽¹⁾ Voir annexe IX^{bis}.⁽²⁾ — annexe VIII de 1887.⁽³⁾ — annexe IV.⁽⁴⁾ Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur les budgets de l'exploitation.⁽⁵⁾ Y compris fr. 11,090,458-79 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 :

1° Prélèvements faits sur les budgets de l'exploitation :	
a) Travaux de parachèvement. 1846-	
1886 (voir à l'actif). fr.	11.090.438 79
b) Approvisionnements :	
Au 31 décembre 1896 . fr.	25,557,214 55
Augmentation en 1897	5,985,406 46
	29,520,620 51
2° Soldes actifs accumulés (annexe IX) :	
a) Encaisse libre (annexe IX) :	
Au 31 décembre 1896, fr.	80,456,595 45
Augmentation en 1897.	9,855,196 07
	89,969,789 20
b) Intérêts en compte courant (annexe I) :	
A. fr. 165,872,564-14—P. fr. 2,624,844-08=	(¹)161,247,525 06
Total égal à l'actif. fr.	
5,619,655.595 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. 1.255,738.812-72 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 (voir p. 4), le bénéfice réel est de. fr.	212,771,979 90
En 1896, ce bénéfice, déduction faite de 8,760,775 fr.	
liquidés pour pensions, ayant été de	194,554,672 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.	

(¹) Voir p. 4.

(²) Ce montant se décompose comme suit : intérêts fin 1896 fr 152,502,272-05. — Augmentation en 1897, fr. 1,416,547-87 + 7,828,755-16 = fr. 8,945,254-05 (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. 108,271 53
b) Travaux d'extension et de parachèvement	fr. 3,958,626 17
c) Voies d'évitement, matériel fixe de la voie, etc.	fr. 8,525,285 15
d) Matériel de traction, de transport, etc.	fr. 14,180,556 28

Ensemble. fr. 26,772,759 13

Soit la moitié. fr. 13,386,369 56

Il y a lieu, en outre, de déduire la	}	15,514,494 10
totalité de la dépense de fr. 128,124 54		

supportée par le compte d'exploitation et reportée, pour ordre, au compte capital, comme lui incombant.

Le capital moyen utile est donc de . . . fr. 1,447,919,704 17
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 55.58 ⁽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. 51,021 16	48,172 82
	Dépenses d'exploitation	50,562 97	27,251 17
	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- mètre.	Recettes brutes	3.6680	3.6426
	Dépenses d'exploitation	2.1976	2.0606
	Recettes nettes	1.4710	1.5820
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	3.3534	3.3669
	Dépenses d'exploitation	2.0088	1.9048
	Recettes nettes	1.3446	1.4621
Par véhicule-ki- lomètre chargé.	Recettes brutes	0.3109	0.3119
	Dépenses d'exploitation	0.1837	0.1764
	Recettes nettes	0.1273	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	18,391,609
Parcours kilomé- triques des véhi- cules chargés (2)	pour voyageurs	199,550,633	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 véhi- cule-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 wa- gons chargés par (3)	train de voyageurs	7.71	7.45
	— de marchandises	18.30	18.36
Parcours moyen des	trains de voyageurs	36kil.	36kil.
	— de marchandises	38kil.	38kil.

(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.

			MAJORATION			
			1877.	1887.	1897.	
			de 1877 à 1887.		de 1887 à 1897.	
Longueur exploitée			2,145 km.	3,217 km.	3,340 km.	1,072 km. p. c. 50.2
A. Trafic des voyageurs.	Nombre	à prix plein . .	43,278,203	44,418,510	45,002,784	1,140,307 8.6
		à prix réduit. .	24,143,017	39,645,794	76,357,059	15,502,777 64.2
	Recettes	à prix plein. fr.	45,549,065	fr. 47,282,198	fr. 47,848,514	1,733,433 41.2
		à prix réduit »	43,610,905	» 22,720,922	» 39,259,353	9,140,017 66.9
		Produit total	29,159,970	40,003,120	57,107,866	10,843,450 37.2
		Produit moyen par voyageur .	0.779	0.740	0.625	— 0.039 — 5.2
B. Trafic des grosses marchandises.	Nombre de tonnes transportées		44,324,700	22,984,475	33,735,401	8,639,475 60.5
	Recettes correspondantes .fr.		50,858,582	fr. 70,212,824	fr. 94,778,292	19,354,239 38.1
	Produit moyen par tonne. . »		3.550	» 3.055	» 2.809	— 0.495 — 13.9
C. Nombre de trains de l'État	de voyageurs. .		231,217	485,399	745,023	234,482 109.9
	de marchandises		306,329	427,801	521,348	121,472 39.6
D. Parcours kilométriques.	des trains	de voyageurs. .	40,621,324	49,400,746	26,784,076	8,779,422 82.6
		de marchandises	41,410,639	43,528,448	49,560,860	4,117,809 36.1
	des locomotives	pour voyageurs. .	41,406,276	49,417,066	27,561,960	7,920,790 68.9
		pour marchandises	42,344,194	48,450,022	23,837,823	5,808,828 47.1
E. Combustible.	Nombre de tonnes.		426,991	716,987	1,053,339	289,996 67.9
	Dépenses liquidéesfr.		3,677,483	fr. 3,434,742	fr. 8,772,099	— 242,441 — 6.6
	Prix moyen par tonne (1). . »		8.61	» 4.79	» 8.34	— 3.82 — 44.4
F. Recettes brutes			fr. 90,443,362	fr. 424,137,746	fr. 470,412,728	33,724,384 37.3
G. Dépenses d'exploitation			» 55,436,439	» 66,689,605	» (2) 94,710,924	11,253,466 20.3
II. 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	— 40,412,536 83,034,494

Pendant la première période décennale, neuf années (1878 à 1886) ont accusé des déficits à concurrence de 46,955,594 francs et une année (1887) un actif de 6,543,058 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 bonis annuels s'est élevé à 82,034,494 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.	2,591,190 98	2,489,154 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 ^{er} janvier 1896, une dotation de. fr.	141,250 »	—
En ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} 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	71,503 43
C. Dotation constituée par la Compagnie d'Anvers à Gand, renseignée ci-dessus	141,250 »	—
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 45,141 affiliés et à leurs ayants droit, de	1,372,667 67	1,866,926 81
Sommes égales à l'avoir ci-dessus fr.	<u><u>13,448,576 74</u></u>	<u><u>13,031,423 23</u></u>

Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1896 était de 41,023.

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	432,230 47
	Veuves.	2,217	2,201	698,016 »	632,493 15
	Orphelins.	432	437	21,443 95	20,970 40
	Ascendants.	41	36	3,687 40	3,005 50
Termes de secours annuels.	Ouvriers	33	46	7,032 90	6,087 44
	Veuves.	300	286	41,554 25	41,697 98
	Orphelins.	48	25	4,406 95	4,863 43
Secours temporaires aux ouvriers		46,978	45,570	565,826 62	518,909 89
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				462,858 32	395,046 39
Frais de funérailles				47,804 50	48,582 »
Donification d'intérêts et frais généraux				3,916 83	3,487 92
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 44 fr.				2,315,287 47	2,444,373 34

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1^{er}. 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	3,121,310 30
Section de Saint-Aubin à Florennes (État)	44,206 61
Section de Ciney à Yvoir.	1,193,224 17
Section de Wilryck à Malines	1,851,231 82
Raccordement de Schaerbeek à Hal	397,775 50
Ligne de Mons à Boussu	146,403 »
Ensemble	fr. 9,462,842 08
Intérêts intercalaires	624,220 21
Dépense totale au 31 décembre 1897 (annexe V), fr.	<u>10,087,062 29</u>

§ 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	1,248,338 67
Aménagements de stations	2,261,883 40
Construction et agrandissement d'ateliers et remises.	1,297,709 23
Dédouplements de voies, etc.	174,976 21
Terrains de la nouvelle gare de Bruxelles-maritime.	2,500,000 »
Fr.	<u>10,012,786 72</u>
Intérêts intercalaires.	382,445 67
Total (annexe V). fr.	<u>10,395,232 39</u>

B. Travaux livrés à l'exploitation.

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

Route, suppression de passages à niveau, etc.	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)	1,750,486 04

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1897 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS :				
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites {	directement par l'État	683,920	146,430	830,350
	à forfait pour compte de l'État.	23,266	676,883	701,849
Lignes rachetées par l'État.		534,888	906,444	1,441,029
(*) Longueur du réseau de l'État.		1,244,074	1,729,154	2,973,228
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.		438,367	166,098	324,465
Sections appartenant à des compagnies {	exploitées en commun avec l'État . . .	2,874	41,346	44,220
	empruntées en transit par l'État . . .	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XV) (2)		1,406,315	1,934,348	3,340,663

dont 145^{km},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^e, on arrive à un développement, en

voies simples, de.	4,746 ^k ,978
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . .	2,187 ^k ,654
l'étendue totale, en voies simples, est de	6,934 ^k ,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^m.455 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 5,338^{km},024 ⁽¹⁾

Il a été livré à l'exploitation les sections suivantes :

Le 18 janvier, raccordement de Wesembeek à Ter- vueren (Parc)	1 ^{km} ,135	
Le 1 ^{er} août, 2 ^e section de la ligne de Blaton à Quevancamps	0 ^{km} ,980	} 2 ^{km} ,135

A ajouter, par suite de modifications au
tracé de certaines lignes et de rectifications
de mesurages. 0^{km},504

	2 ^{km} ,639	
Longueur effective (annexe XV)	5,340 ^{km} ,663	

Les 2^{km},135 livrés en 1897 n'ayant été exploités
qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata
du temps. 0^{km},623

La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État a donc été de		5,340 ^{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	2.268.298	2.157,711
		10,901,902	10,691,337
Fer . {	voies principales	655,095	702,686
	— accessoires	1.792,471	1,831.099
		2,447,566	2,536.785
Ensemble. . . .		13,349,468	13,228,122

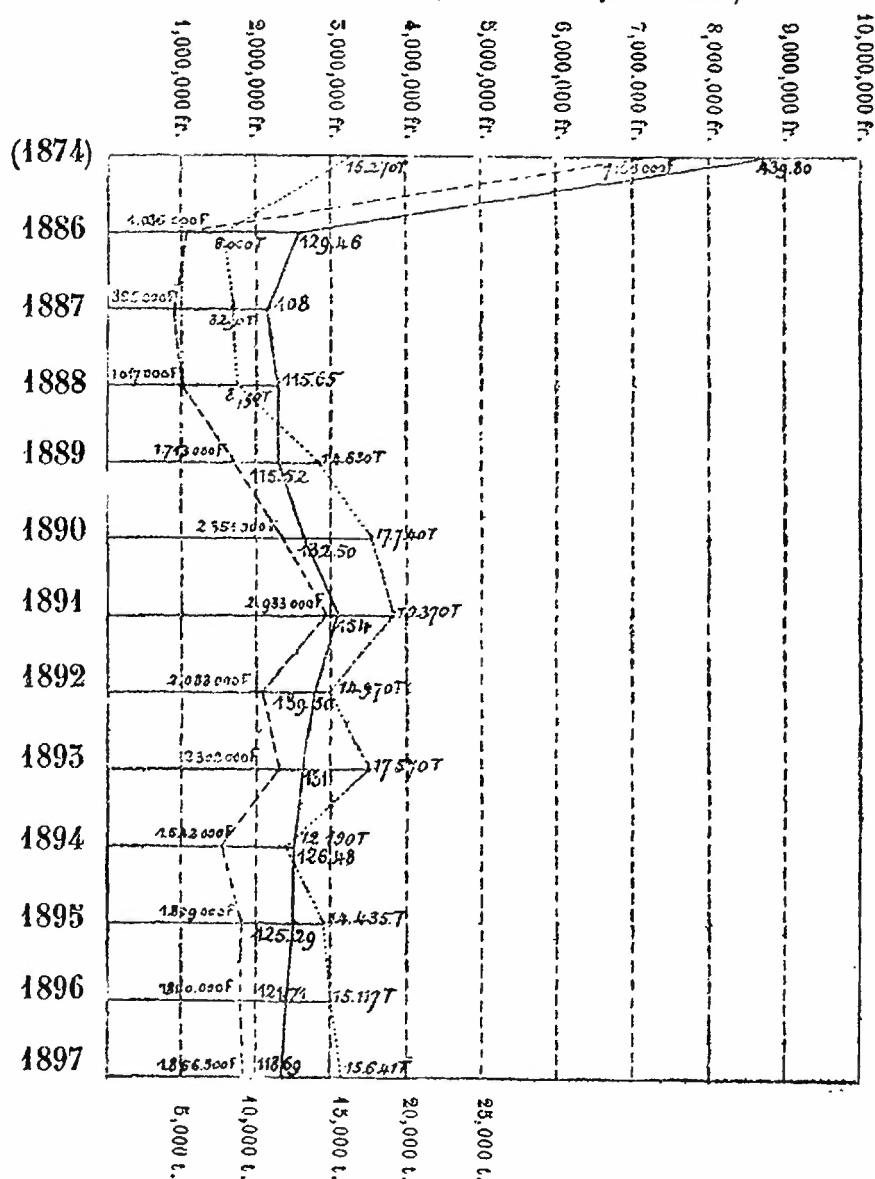
Les 8,633,604 mètres de rails d'acier représentent 92.95 p. c. de la tota-
lité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute
les 2,268,298 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de
ceux-ci par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que
de 81.68 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1897 ont une valeur moyenne de fr. 118-69
par tonne; ceux *utilisés* en 1896 revenaient à fr. 121-71, soit une diminu-
tion 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^{km},750 (voir page 17 du compte rendu de 1895)

Quantités totales consommées (Échelle 0^m.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées (— 0^m.01 par 1,000,000 francs).
 Prix moyen par tonne (— 0^m.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.	1896.
Chêne	voies principales	5,659,119	5,624,245
	— accessoires	1,649,810	1,605,396
Sapin	voies principales	57,386	55,450
	— accessoires	248,158	251,107
Hêtre	voies principales	17,185	17,177
	— accessoires	855	855
Ensemble.		7,652,493	7,554,210

Les billes en chêne de 0^m.28 sur 0^m.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^m.28 sur 0^m.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, pontonnier, garde-tranchée, etc.</i>	107	
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	578	707
	par une cabine Saxby . . .	129	
C. — Ouverts et non surveillés		1,507	
Nombre égal.			4,994

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 ^{er} janvier 1897.	825	64	889
Livrés à l'exploitation pendant l'année	16	3	19
Ensemble.	841	67	908
Supprimés pendant l'année	7	»	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 .	Stations ⁽¹⁾	613	1,022
	Dépendances.	43	
	Bureaux de ville ⁽²⁾	18	
	Bureaux auxiliaires.	2	
	Haltes ⁽¹⁾	135	
	Points d'arrêt	211	
Il a été créé en 1897, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles ⁽³⁾ :	Bureau de ville	1	10
	Haltes	2	
	Points d'arrêt	7	
	Ensemble.		1,032

⁽¹⁾ Chiffes rectifiés.

⁽²⁾ Dont un à Douvres.

⁽³⁾ 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* ⁽¹⁾.

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

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

Au 31 décembre 1897, il y avait donc 615 stations, 43 dépendances, 18 bureaux de ville, 5 bureaux auxiliaires, 144 haltes et 209 points d'arrêt.

Parmi ces diverses installations, on compte 71 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 remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de fr. 12,516,282, savoir (annexe XVIII) :

Rails en acier	fr.	3,256,795
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.		1,764,025
Total.	fr.	12,522,532
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer		6,250
Reste.	fr.	12,516,282

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

⁽¹⁾ Tournai (central) et Verviers (central).



(20)

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

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

	1897.	1896.
Locomotives et voitures à vapeur de divers types.	2,311	2,211
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. RENOUELEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

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

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

	Locomotives.	Tenders (¹).	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1896	2,437	4,571	54	5,924	47,558
Faits accomplis en 1897. { Mise hors d'usage.	19	27	"	65	693
Reste	2,438	4,544	54	5,859	46,865
	44	62	"	46	1,252
	78	72	"	100	2,148
Effectif fin 1897	2,287	4,678	54	5,975	50,265
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,230	4,676	49	5,723	48,866
On trouve que le renouvellement est { en avance de . . .	37	2	5	252	4,399
	"	"	"	"	"

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 (²)	17	58
Ensemble.	433	405	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 démolí 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 6,505,555 francs de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond fin 1897, à 48,459 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^l.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.

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

(²) 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. 13,309,324-50 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 $(6,505,353 + 13,309,324-50) =$ 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. 667

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 a 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 CATEGORIES des MOTEURS.	EFFECTIF MOYEN.	PRIX MOYEN d'un moteur. (Fr.).	PARCOURS MOYEN par moteur. (Kilom.).	Unités virtuelles REMORQUÉES en moyenne par locomotive- kilomètre ⁽¹⁾ .
Locomotive type I.	131	34,465	37,501	61
— types II et IIbis	172	30,795	39,130	64
— type IV.	92	64,566	35,693	54
— — VI.	52	75,557	41,096	79
— — XII.	107	74,950	44,751	83
Voitures à vapeur.	54	55,130	22,404	22
Locomotives-fourgons	46	55,689	27,048	25
— type XI.	89	40,919	38,048	33
— — V.	36	38,564	51,468	50
Moteurs d'autres types.	82	59,295	27,551	49
Ensemble des moteurs à voyageurs	841	55,950	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	10,786
— 8 — 20 —	859	5,032	
— 6 — 15 —	9	5,280	
	890		
<i>Wagons à 4 roues :</i>			
Fermés			16,742
à 2 portes	6,158	2,970	
à 4 —	2,205	5,415	
	8,341		
Ouverts			14,343
à petites haussettes.	2,887	2,368	
à haussettes moyennes	51,596	2,402	
— élevées	4,006	5,500	
	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 (4).

C. Coût 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 ^{re} classe { à 3 essieux	18	24,176	26,427
{ à 2 —	431	11,900	
Voitures de 2 ^e classe. { à 3 —	31	15,892	24,353
{ à 2 —	406	8,077	31,309
Voitures { ordinaires. . { à 3 —	685	12,509	49,964
de 3 ^e classe. { { à 2 —	1,268	6,869	33,902
légères à 2 essieux	498	5,560	
Voitures-fourgons	155	5,841	44,749
Voitures mixtes { { à 4 essieux	27	38,295	51,465
ordinaires. { 1 ^{re} et 2 ^e classe. { à 3 —	542	18,869	
{ à 2 —	192	9,804	
1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe à 2 —	58	9,445	
Voitures mixtes { 1 ^{re} et 2 ^e classe	241	7,660	31,881
légères. { 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe	28	8,791	
2 ^e et 3 ^e classe	42	8,453	
Fourgons . . . { ordinaires. . { à 3 essieux	566	7,555	49,158
{ à 2 —	590	6,796	36,927
légers à 2 essieux	17	2,471	
Autres véhicules pour trains de voyageurs.	722	»	»
Ensemble	5,955	»	33,284

§ 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	22,116,792	
— — — 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 455,795 sur lignes étrangères.

(2) Y compris 522,805 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	9,391
Faisant des manœuvres	1,671	1,771
Ensemble.	<u>189,453</u>	<u>189,260</u>

§ 6. NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1897.	En 1896.	
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.	1,295,059	1,228,401	
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	6,225,551
		marchandises	19,560,560	18,567,712
		PARCOURS PRODUCTIFS.	46,544,656	45,956,625
		Pour le service de la route.	546,224	407,620
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	501,479	290,527
		marchandises	225,022	227,258
	Parcours total des trains de l'État	47,217,561	44,862,050	
Parcours kilomé- triques des trains étrangers.	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	85,685	85,557
		marchandises	25,861	25,897
	PARCOURS PRODUCTIFS	107,544	107,254	
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P ^r L'ÉTAT	voyageurs	26,867,759	25,652,270
		marchandises	19,584,421	18,591,609
	Autres parcours.	872,725	925,405	
	TOTAL GÉNÉRAL	47,524,905	44,969,284	

(¹) 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 ^{re} classe	15,652,815	14,208,055
— 2 ^e classe	15,985,425	15,163,694
— 3 ^e classe	88,411,553	79,720,664
— mixtes	56,275,450	53,952,844
— fourgons	6,562,251	6,024,841
— à vapeur	1,078,059	1,153,268
— cellulaires	507,371	529,715
Parcours productifs des voitures	162,072,864	148,555,061
Fourgons et autres véhicules	45,874,958	45,275,105
Ensemble.	207,947,822	191,826,166
A déduire, pour mémoire :		
Parcours productifs des voitures dans les trains mixtes considérés comme trains de marchandises ⁽¹⁾	401,259	486,856
Reste : Parcours totaux dans les trains de voyageurs (an- nexe XXV).	207,546,565	191,339,310

§ 8. UTILISATION DU MATÉRIEL A VOYAGEURS.

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

	1897.			1898.
	PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. c.
		au total ⁽²⁾ .	en p. c.	
1 ^{re} classe	24	4.61	19.19	20.62
2 ^e classe	40	8.99	22.48	23.20
3 ^e classe	55	15.75	28.63	⁽³⁾ 27.03
Moyenne.	47	12.31	26.20	⁽³⁾ 25.26

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

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Chiffres rectifiés.

§ 9. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER
DANS LES TRAINS DE MARCHANDISES ⁽¹⁾, 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	58,551	90,022
Wagons chargés { de l'État	264,563,036	250,103,772
de l'étranger	63,465,538	61,532,206
Parcours productifs des véhicules à mar-		
chandises.	349,727,917	329,933,953
Wagons de l'État chargés pour le service .	10,204,248	10,987,298
Wagons à vide { de l'État	122,814,255	121,544,505
(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 ⁽²⁾	401,259	486,856
Parcours improductif de véhicules divers .	5,416,048	4,469,658
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	2,226,546	146,736
Transports } Divers	112,560	130,789	—18,229
en service. } Combustibles	97,689	84,554	13,135
ENSEMBLE.	3,793,078	3,635,743	157,335

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

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

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

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

**§ 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 1898.	
Matériel pour trains de voyageurs	{	voitures à voyageurs	165,167,260	151,014,372
		fourgons	54,168,748	51,606,779
		véhicules assimilés, boxes, etc.	11,221,276	10,714,977
			<hr/> 210,557,284	<hr/> 193,556,128
Matériel pour trains de marchand.	{	fourgons, traîneaux et wagons lestés. . . .	22,256,429	20,628,599
		wagons fermés	139,648,783	131,178,275
		— ouverts à quatre roues	400,852,556	592,779,593
		— — à plus de quatre roues	9,599,280	9,512,095
		<hr/> 572,317,048	<hr/> 554,098,562	
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).	6,035	5,897
		pour trains de marchandises. (—).	48,606	46,807
Parcours moyen d'un véhicule de l'État	{	pour trains de voyageurs . . (km.).	54,889	52,786
		pour trains de marchandises. . (—).	11,773	11,838

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

PARCOURS DES VEHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT				
SUR LE RESEAU DE L'ÉTAT.				
Trains de voyageurs.		Trains de marchandises (1).		
1897.	1896.	1897.	1896.	
Voitures à voyageurs	164,570,765	150,528,275	3,195,855	2,553,586
Voitures-poste et cellulaires	3,331,593	3,282,032	48,572	45,835
Wagons à bagages et fourgons	53,483,917	51,258,732	21,261,245	19,753,217
Boxes, trucks pour équipages et chargés.	5,152,208	5,294,708	359,924,209	322,548,795
wagons divers. { vides. .	302,775	280,745	152,991,485	150,995,129
Wagons-traineaux	58,592	57,447	903,157	886,820
Ensemble (voir annexe XXV) .	206,879,658	190,687,959	518,416,319	406,559,411
Parcours des trains de l'État	26,784,076	25,568,915	19,906,784	18,775,352
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.				
Voitures à voyageurs	0.14	0.09	0.16	0.14
Voitures-poste et cellulaires.	0.13	0.13	»	»
Wagons à bagages et fourgons	1.25	1.22	1.07	1.05
Boxes, trucks pour équipages et chargés.	0.19	0.21	17.07	17.17
wagons divers. { vides. .	0.01	0.01	7.69	8.04
Wagons-traineaux	»	»	0.05	0.05
	7.72	7.46	26.04	26.45

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

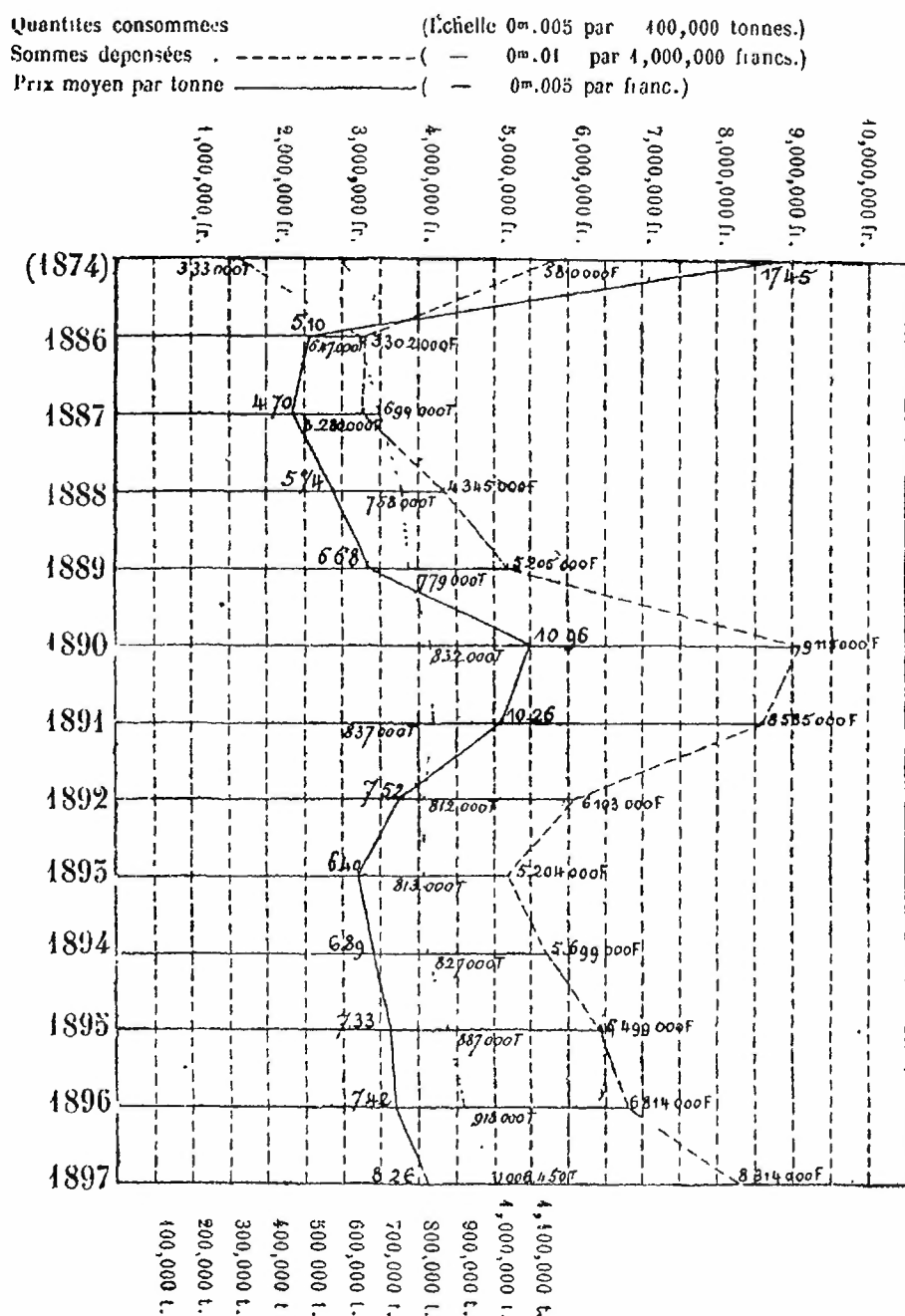
§ 14. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

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., font l'objet de l'annexe XXVI.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, grosse gailleterie, coke divers, etc.), a été en 1897 de fr. 8.54 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 GAILLEUX, 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 . . .	19 ^k .57	18 ^k .45
	Valeur . . .	0 ^r .157	0 ^r .155
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	17 ^k .67	17 ^k .05
	Valeur . . .	0 ^r .144	0 ^r .124
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	15 ^k .81	13 ^k .59
	Valeur . . .	0 ^r .112	0 ^r .098
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾ . . .	Quantité . . .	1 ^k .245	1 ^k .189
	Valeur . . .	0 ^r .010	0 ^r .009
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾	Quantité . . .	0 ^k .44422	0 ^k .43104
	Valeur . . .	0 ^r .00361	0 ^r .00314

§ 17. ÉCLAIRAGE.

Installations.

L'éclairage électrique comportait, fin 1897, 55 installations, comprenant 3,752 foyers, 1,055 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, 50 foyers de 8 ampères et 219 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, 5 foyers de 8 ampères et 19 lampes à incandescence a été supprimée à Schaerbeek.

Il a été placé en extension :

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

⁽¹⁾ Y compris les parcours à vide.

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

10° à l'Hôtel des chemins de fer, 12 foyers à arc et 16 lampes à incandescence ;

11° à Ans, 5 lampes à incandescence.

Il a été supprimé :

1° à Anvers (Est), 2 foyers à arc ;

2° à Liège (Guillemins), 2 foyers à arc ;

5° à Bruxelles (Quartier-Léopold), 2 foyers à arc ;

4° 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. 136,202-81, soit de fr. 0-245 par mètre cube. (*Voir annexe XXVII^{bis}.*)

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	5,622,156 litres.	F 598,457 16	5,504,902 litres.	F 287,526 47
Huile de colza épurée.	505,458 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. . . .		F 725,215 43		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.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	1,458,776	135,298 48	1,043,764	112,822 63
	Suif et graisses.	63,364	29,862 04	57,806	30,533 43
	Totaux. . .	1,522,137	165,160 22	1,071,570	143,355 76
Graissage des véhicules. . . .					
	Huiles	(1) 415,315	458,203 37	(2) 392,295	445,703 08
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	240,121	83,878 71	(2) 228,792	74,589 95
	Suif et graisses.	25,050	7,400 41	23,738	7,789 78
	Totaux. . .	265,171	90,979 12	252,530	82,379 73
Ensemble. . .		1,902,623	444,342 71	1,746,393	344,438 57
Soit, pour 1897.		+ 186,228	+72,904 14		

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 matériel.

Voitures. — L'Administration a fait construire :

A. 53 voitures de grande capacité, à couloir latéral et W. C., dont 20 mixtes de 1^{re} et de 2^e classe, et 33 de 3^e classe. Ces voitures sont munies

(1) Non compris 53,552 kilogrammes d'huile de rempli.

(2) — 50,560 — —

(3) 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 11^m.51 de longueur et de 2^m.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 » ;

1,941 wagons à houille, de 15 tonnes ;

145 wagons à coke, de 15 tonnes ;

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

Indépendamment de ces véhicules, il a été commandé :

150 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 haussettes 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 1,941 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 approprier :

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 8 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^{er}. VOYAGEURS.

Les arrêtés ministériels des 20 janvier et 23 février 1897, pris en vertu de l'arrêté royal du 7 juillet 1893 et mis en vigueur le 1^{er} 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 et mixtes.	Bases	0.0945	0.0637875	0.0378	0.15120	0.10206	0.06048
	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	0.11344	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^{re} et 2^e 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^e classe à toutes distances.

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

A. — Services intérieur et mixtes :

1^{re} classe. — Taxe des trains ordinaires majorée de 25 p. c., soit la taxe antérieure des express.

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

3^e 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^o 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^o 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^o 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^{re} classe, de 5 p. c. pour la 2^e classe et diminués de 10 p. c. pour la 3^e classe. Ils sont arrondis, le cas échéant, au franc supérieur.

4^o 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		Différences pour 1897.	RECETTE		Différences 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	1 ^{re} classe . . .	142,943	151,716	- 8,773	694,082 69	723,221 97	- 29,139 28	53.26	52.82	4.586	4.767
à	2 ^e — . . .	550,274	590,418	- 40,144	1,251,185 55	1,341,501 05	- 90,315 50	34.48	34.69	2.274	2.272
avril.	3 ^e — . . .	3,670,621	3,887,870	- 217,249	2,681,321 64	2,957,443 90	- 276,122 35	17.78	18.64	0.730	0.761
	Totaux . . .	4,363,838	4,630,004	- 266,166	4,626,589 88	5,022,167 01	- 395,577 13	21.05	21.40	1.060	1.085
Mai	1 ^{re} classe . . .	408,066	446,415	- 38,349	2,393,416 78	2,303,567 73	+ 89,849 05	61.55	56.91	5.865	5.160
à	2 ^e — . . .	1,347,321	1,482,069	- 134,748	3,816,291 79	3,773,333 67	+ 42,958 12	43.64	38.62	2.833	2.546
décembre.	3 ^e — . . .	8,683,569	8,997,456	- 313,887	7,012,215 33	7,335,295 73	- 323,080 40	20.23	19.89	0.789	0.815
	Totaux . . .	10,838,956	10,925,940	- 86,984	13,221,923 90	13,412,197 13	- 190,273 23	24.78	23.94	1.244	1.228
Ensemble.	1 ^{re} classe . . .	551,009	598,131	- 47,122	3,087,499 47	3,026,789 70	+ 60,709 77	59.49	55.82	5.603	5.060
	2 ^e — . . .	1,897,595	2,012,487	- 114,892	5,067,477 34	5,114,834 72	- 47,357 38	40.98	37.50	2.670	2.468
	3 ^e — . . .	12,554,180	12,885,326	- 331,146	9,693,536 97	10,292,739 72	- 599,202 75	19.43	19.51	0.772	0.799
	Totaux . . .	15,002,784	15,555,944	- 553,160	17,844,513 78	18,434,364 14	- 589,850 36	23.69	23.30	1.190	1.185

b) *Billets d'aller et retour.*

Janvier	1 ^{re} classe . . .	310,350	303,846	+ 6,502	837,046 31	809,991 75	+ 27,054 56	39.07	38.58	2.697	2.668
à	2 ^e — . . .	1,192,678	1,151,160	+ 41,518	1,497,003 85	1,430,539 20	+ 66,464 25	25.30	25.01	1.255	1.243
avril.	3 ^e — . . .	7,695,236	7,277,954	+ 417,282	4,098,994 59	3,862,853 18	+ 236,141 41	16.85	16.78	0.533	0.531
	Totaux . . .	9,198,264	8,732,962	+ 465,302	6,433,044 75	6,103,384 13	+ 329,660 62	18.69	18.62	0.699	0.699
Mai	1 ^{re} classe . . .	742,498	755,798	- 13,300	2,196,320 25	1,882,010 18	+ 314,310 07	38.81	36.12	2.938	2.499
à	2 ^e — . . .	2,603,156	2,714,031	- 110,875	3,936,504 97	3,397,192 80	+ 539,312 17	28.17	25.16	1.462	1.252
décembre.	3 ^e — . . .	19,200,602	17,048,568	+ 2,152,034	11,151,919 51	9,407,756 77	+ 1,744,162 74	18.79	17.39	0.581	0.531
	Totaux . . .	22,636,256	20,558,402	+ 2,077,854	17,285,144 73	14,686,959 75	+ 2,598,184 98	20.57	19.10	0.764	0.714
Ensemble.	1 ^{re} classe . . .	1,052,848	1,059,646	- 6,798	3,033,366 56	2,692,001 93	+ 341,364 63	39.88	36.83	2.881	2.540
	2 ^e — . . .	3,885,814	3,865,196	+ 20,618	5,433,908 82	4,827,732 "	+ 606,176 82	27.29	25.12	1.398	1.249
	3 ^e — . . .	26,895,838	24,360,522	+ 2,535,316	15,250,914 10	13,270,609 95	+ 1,980,304 15	18.23	17.52	0.567	0.545
	Totaux . . .	31,834,500	29,285,364	+ 2,549,136	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 ^{re} classe . . .	1,603,857	1,657,771	- 53,920	6,120,866 03	5,718,791 63	+ 402,074 40	45.93	43.68	3,816	3,450
2 ^e — . . .	5,783,429	5,937,683	- 154,254	10,501,366 16	9,942,566 72	+ 558,819,44	31.78	29.44	1,816	1,674
3 ^e — . . .	39,450,018	37,251,848	+ 2,198,170	24,944,451 07	23,563,349 67	+ 1,381,101 40	18.62	19.76	0.632	0.633
Totaux . . .	46,837,304	44,847,302	+ 1,990,002	41,566,703 26	39,224,708 02	+ 2,341,995 24	21.20	20.37	0.887	0.875

d) *Billets à prix réduits.*

Janvier	1 ^{re} classe . . .	436,116	383,779	+ 52,337	818,111 05	550,271 25	+ 267,839 80	44.46	44.42	1,417	1,434
à	2 ^e — . . .	1,019,467	975,520	+ 43,947	1,045,766 83	1,019,495 55	+ 26,271 28	42.31	42.11	1,035	1,045
avril.	3 ^e — . . .	10,785,554	9,406,127	+ 1,379,427	2,315,827 18	2,112,474 51	+ 203,352 67	18.61	19.13	0.211	0.220
	Totaux . . .	12,232,137	10,765,426	+ 1,466,711	3,979,705 06	3,682,241 31	+ 297,463 75	21.49	22.11	0.322	0.338
Mai	1 ^{re} classe . . .	763,128	837,824	- 74,696	1,498,110 18	1,406,904 15	+ 91,206 03	48.84	45.27	1,963	1,679
à	2 ^e — . . .	2,516,864	2,572,322	- 55,458	2,821,810 11	2,689,675 07	+ 132,135 04	39.35	38.80	1,121	1,046
décembre.	3 ^e — . . .	19,010,410	13,653,712	+ 5,356,698	7,211,538 01	5,874,177 56	+ 1,337,360 45	20.86	19.96	0.247	0.245
	Totaux . . .	32,290,402	27,063,858	+ 5,226,544	11,561,458 33	9,970,850 78	+ 1,590,607 55	22.92	22.47	0.355	0.366
Ensemble.	1 ^{re} classe . . .	1,199,244	1,221,603	- 22,359	2,116,221 23	1,957,269 40	+ 158,951 83	45.97	45. "	1,764	1,602
	2 ^e — . . .	3,527,331	3,547,842	- 20,511	3,867,576 94	3,709,170 62	+ 158,406 32	40.21	39.7	1,096	1,045
	3 ^e — . . .	39,795,954	33,059,839	+ 6,736,115	9,557,365 22	7,989,652 07	+ 1,567,713 15	20.25	19.84	0.240	0.242
	Totaux . . .	44,522,529	47,829,284	- 3,306,755	15,541,163 39	13,653,092 09	+ 1,888,071 30	22.53	22.52	0.349	0.361

e) *Résultats généraux.*

1 ^{re} classe . . .	2,803,101	2,879,380	- 76,279	8,237,087 26	7,676,061 03	+ 561,026 23	45.95	44.24	2,939	2,666
2 ^e — . . .	9,310,760	9,485,525	- 174,765	14,368,963 10	13,651,737 34	+ 717,225 76	34.97	33.28	1,543	1,439
3 ^e — . . .	70,245,982	70,311,687	- 65,705	34,501,816 29	31,550,001 74	+ 2,951,814 55	19.44	18.98	0,436	0,449
Totaux . . .	82,359,843	82,676,592	- 316,749	57,107,866 65	52,877,800 11	+ 4,230,066 54	21.85	21.50	0,623	0,640
Tickets d'entrée dans les stations				197,517 "	182,393 60	+ 15,123 40				
Surtaux (trains de luxe)				52,408 "	"	+ 52,408 "				
Totaux				57,357,791 05	53,050,193 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 36
— aller et retour	En plus . . .	2,927,845 60
<hr/>		
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 . . .	1.888,071 30
<hr/>		
Pour la totalité des transports de voyageurs	En plus . fr.	4,230,066 54 ⁽¹⁾

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	51,854,520	46,857,504
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants, des militaires, etc., soit.		44,522.559	44.522.559
		<hr/>	<hr/>
Ensemble.		76,357,059	91,359,843

l'on constate que, sur 91,359,843 voyages effectués, 76.557,059, 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 1895, 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	(²) 127,584,645
En deuxième classe	525.617.557	(²) 515,710,650
En troisième classe	4,541.367.717	(²) 4,520,587,086
Ensemble	<hr/> 1,995,791,563	<hr/> (²) 4,763,482,581
En plus pour 1897	252,509,182	

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

(²) Chiffres rectifiés.

Recettes moyennes par voyageurs embarqués.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.
1865 . . .	1.37	1882 . . .	0.81
1866 . . .	1.13	1885 . . .	0.79
1867 . . .	1.19	1884 . . .	0.78
1868 . . .	1.19	1883 . . .	(¹) 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	1895 . . .	0.66
1877 . . .	0.78	1894 . . .	(²) 0.69
1878 . . .	0.76	1893 . . .	0.66
1879 . . .	0.75	1896 . . .	0.64
1880 . . .	(¹) 0.88	1897 . . .	(³) 0.63
1881 . . .	0.82		

On voit que, sauf quelques relèvements exceptionnels, la recette moyenne par voyageur continue à fléchir 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	46,837,304	100

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

(²) Année de l'Exposition d'Anvers.

(³) — de Bruxelles. — Il est à observer entre autres : 1° 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° 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^{re} classe qu'en 2^e et 3^e; exemple :

		1872.	1897.	Augmentation.	
		Nombre	Nombre	Nombre.	P. c.
Voyageurs.	1 ^{re} classe .	1,224,491	1,603,837	379,366	31
	2 ^e —	2,788,903	3,783,429	2,994,526	107
	3 ^e —	17,585,251	39,430,018	21,864,767	124
Ensemble. . .		21,598,645	46,837,304	25,238,659	117

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

	Nombre.	Nombre.	Augmentation.
	1872.	1897.	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 tapisseries, 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			TOTAUX.
					lignes concédées belges.	lignes concédées et pays étrangers et vice-voisins.	pays étrangers.	
Grosses marchandises	tonnes.	15,396,910	5,266,034	7,261,126	436,298	1,508,282	290,934	30,159,584
Tapissières	Nombre.	2,062	520	60	" (2)	" (2)	" (2)	2,642
Wagons roulant sur essieux . .	Id.	6,701	27	295	" (2)	" (2)	" (2)	7,023
Bestiaux, etc.	Expéd.	41,670	6,570	11,426	"	"	940	60,615
Chevaux, etc.	Têtes.	28,837	3,422	26,814	"	"	"	59,073
Moutons	Id.	" (2)	" (2)	82,273	"	"	"	82,273

(1) Voir ces transports par abonnements, annexe XXXI.

(2) Les transports de tapisseries 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^e colonne sous la rubrique « Services internationaux au départ et à l'arrivée ».

(3) 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.		
	Unite.	1897.	1896.	Différences pour 1897.	1897.	1896.	Différences 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 marchand ⁽¹⁾	Kilogr.	410,490,171	396,070,536	+ 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	269,436 18	+ 13,432 09
Équipages	Nombre.	2,307	1,829	+ 678	69,849 43	66,433 82	+ 3,415 61
Chevaux et bestiaux ⁽¹⁾	Expédition.	63,905	65,569	— 1,664	1,725,807 91	1,640,378 72	+ 85,429 19
Produits extraordin ⁽²⁾	—	—	—	—	3,219,744 06	3,083,429 45	+ 136,314 61
Ensemble.					170,345,900 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	+ 9,977,964 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.
Voyageurs fr.	Sommes. 42,899,321 79	Sommes. 5,875,847 32	Sommes. 8,332,697 54	Sommes. 57,107,866 65	Sommes. 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	269,436 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	170,345,000 37	160,347,651 70
Produits divers fr.				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
Différence pour 1897	— 0.46	— 0.24	+ 0.70

§ 4. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires 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	120,688 30
Amendes pour fausses déclarations	4,253 18	5,709 70
Formalités en douane	253,146 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 12
Loyer de locomotives, tenders, matériel	8,736 71	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 93	235,373 04
Redevances pour usage de quais, voies	4,959 49	5,537 76
Location de terrains, vidanges, etc.	56,338 99	38,497 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 13
Surtaxes non réclamées.	690 30	830 10
Recettes diverses	216,308 11	92,026 82
Total. . fr.	<u>5,219,744 06</u>	<u>5,083,429 45</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 inutilés, 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.
	67,727 48	87,111 56

(Voir annexe XIII.)

§ 6. RÉDUCTIONS CONSENTIES 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 87	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 mili- { Hommes	629,000 30	511,856 70
itaires en débet . . { Chevaux	24,901 03	27,108 03
{ Bagages et matériel de guerre. . .	90,172 55	107,482 22
Transports mili- { Bagages et mobiliers.	16,784 80	17,564 80
itaires soldés par les { Equipages et chevaux	4,491 90	4,254 10
intéressés		
Chevaux de courses	54,926 63	36,508 60
Transports d'ob- { départements ministériels	13,147 20	14,981 35
jets et d'approvi- { armée et prisons.	119,843 90	126,576 50
sionnements pour . { divers	567 10	1,565 80
Billets délivrés à l'occasion de l'exposition de Bruxelles. .	297,904 66	»
Ensemble. . fr.	5,751,050 67	5,010,980 65

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

§ 1^{er}. 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^{er} 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 15
b Van Gend (art. 10 de la convention)	41,797 »	41,907 50
c. Remise à domicile par camions loués à Bruxelles (Allée-Verte, Entrepôt et Nord)	»	9,937 27
A reporter . . . fr.	1,056,854 26	1,290,447 90

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

A			
[N° 160.]		(46)	
		En 1897.	En 1896.
D'autre part. . . . fr.		1,036,854 26	1,290,447 90
d. Remise à domicile par porteurs à Bruxelles, Verviers, Bruges, Anvers, Gand, Louvain, Malines, Alost, Ostende et Blankenberghe		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
		1,263,404 92	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^e classe, en service intérieur de l'État, est fixé au prix des mêmes abonnements en 3^e 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-Benoît 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 abonnements de MM. les sénateurs sont rendus valables par les trains internationaux (S) (1).

Les voyageurs internationaux arrivés aux stations d'Esschen, Bleyberg, Herbsthal, 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° 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° Du 1^{er} supplément au tarif franco-belge-néerlandais ;

3° Du 13^e supplément au tarif anglo-belge ;

4° 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;

5° 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;

6° 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;

7° 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;

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

9° D'un 1^{er} 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. 58.)

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 ^{re} classe.
Classification des <i>pulpes de betteraves séchées</i> à la 4 ^e classe, des <i>voussettes en terre cuite</i> , au tarif spécial n° 3 et à la 4 ^e classe. |
| 30 janvier. | Déclassement de la <i>baryte en poudre</i> de la 3 ^e à la 4 ^e classe.
Déclassement des <i>semences fourragères</i> non dénommées, de la 2 ^e à la 3 ^e classe. |
| 23 mars. | Classification des <i>pelures de pommes sèches</i> au tarif spécial n° 9 et à la 2 ^e classe. |

- Déclassement des *ronces artificielles* du tarif spécial n° 6 aux tarifs spéciaux n°s 7 et 7 bis.
- 1^{er} mai. Classification à la 3^e 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^e classe.
- 26 juillet. Déclassement de la *chicorée en poudre* de la 1^{re} à la 2^e classe et du *graphite (mine de plomb)* de la 2^e à la 3^e classe.
- 10 septembre. Classification de la *baryte hydratée cristallisée* au tarif spécial n° 7 et à la 3^e classe.
- Classification du *sulfate de baryte en pâte* au tarif spécial n° 7 et à la 3^e classe.
- 1^{er} octobre. Classification de l'*acide carbolique (acide phénique)* liquide à la 2^e classe et du *macadam* aux tarifs spéciaux n°s 2 et 3 et à la 4^e classe.
- 13 novembre. Déclassement des *crasses de plomb* de la 3^e à la 4^e classe.

Tarifs spéciaux.

- 20 avril. Création 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^{er} septembre. Introduction du *phosphate de chaux (phosphorite.)*
- 1^{er} octobre. Introduction du *macadam*.

Tarif spécial n° 3.

- 13 janvier. Introduction des *voussettes en terre cuite* et de la *baryte en poudre* et en pierres.
- 1^{er} octobre. Introduction du *macadam*.

Tarif spécial n° 4.

- 13 janvier. Introduction des *nattes de coco*.
- 1^{er} juin. — des *chaises (meubles)*.

Tarif spécial n° 5.

- 1^{er} août. Introduction de la *chicorée en poudre*.

Tarif spécial n° 6.

- 1^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} octobre. Introduction des *terrils*.

Tarif spécial n° 24.

- 1^{er} 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^{er} juin. Introduction des *chaises (meubles)*.
1^{er} 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, féculs 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^{er} octobre. Introduction des *lentilles*.
13 novembre. — de la *chicorée en poudre*.

Tarif spécial n° 56.

- 1^{er} 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^{er} 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° 48.

- 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^{er} 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^{er} 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^{er} juillet. Additions et modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} juin. Classification du *phosphate de soude* au tarif spécial n° II, du *café (malt Kneip)* à la 2^e section, du *mazout (résidu provenant de la distillation des huiles)* au tarif spécial XXVII et à la 3^e section.
- 1^{er} juillet. Déclassement des *pierres polies* de la 2^e à la 3^e section.
Classification à la 3^e 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^e section au tarif spécial n° II.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° XXIV.

- 1^{er} 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 100,000 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. Création 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^{er} juin. Introduction des *poutres en fer* et des *tôles fortes*.
- 1^{er} juillet. Introduction des *traverses métalliques*.
- 23 juillet. Introduction des *scories de hauts-fourneaux*, en poudre.
- 10 septembre. Extension du tarif aux transports de *ciments* effectués au départ des usines belges.

Tarif spécial n° XXVII.

- 1^{er} juin. Création du tarif applicable aux expéditions de *mazout*, 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^{er} octobre. Modifications aux conditions réglementaires.

Classification générale des marchandises.

- 20 avril. Classification des *ficelles* et des *verniss* à la 4^e 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 *margarine*.
- 24 juin. Le minimum de perception est abaissé de 5 à 4 francs.

Service Anglo-Belge via Ostende-Tilbury.

Conditions réglementaires.

- 15 janvier et 1^{er} 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^e section des *cordes*, *ficelles* et *verniss* de toute espèce.
- 26 avril. Classification des *graisses* à la 4^e section.
- 1^{er} juin. Classification des *tissus de lin* à la 3^e section.
- 30 octobre. Classification du *pain d'épices* à la 3^e 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^{er} 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 12 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er} juillet. Admission des *minerais 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 varanques*, au tarif exceptionnel n° 14 (catégorie A).
- 1^{er} et 22 juillet. Extension à diverses gares allemandes du tarif exceptionnel n° 26.

Tarifs exceptionnels nouveaux.

- 1^{er} 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^{er} 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^{er} janvier. Extension du tarif exceptionnel n° 6 à la station de Beet-zendorf.

Tarifs exceptionnels nouveaux.

- 1^{er} 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^{er} juin. Mise en vigueur de nouveaux prix pour les envois de *bétail*.
- 1^{er} octobre. Extension des tarifs exceptionnels nos 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^{er} novembre. Revision du fascicule 7^a (trafic de transit avec les stations des chemins de fer de l'État de Wurtemberg).
- Revision du fascicule 7^b (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^{er} avril. Introduction de la gare de Metzeral dans le tarif exceptionnel pour le transport des *cotons 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^{er} 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. 500.

Service Belge-Prince Henri.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} 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 Néerland-Bâle, Waldshut, etc.

Tarifs exceptionnels.

- 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^{er} 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^{er} juillet. Revision du fascicule 2 (trafic entre Londres et Bâle).
- 1^{er} 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.
- 1^{er} septembre. 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.
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° 213 pour le transport du minéral de fer du grand-duché de Luxembourg vers le Nord de la France.

- 1^{er} octobre. Introduction de La Bleuse-Borne et de Louches dans le tarif commun international pour le transport du *minéral 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^e supplément au tarif franco-belge-nord. Ce supplément contient un tarif comportant l'application des prix de la 4^e 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 3,000 kilogs ou payant pour ce poids, au départ d'Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Louvain, Nieuport, Ostende, Termonde et Terneuzen.

13 mars. Publication d'un nouveau 19^e supplément annulant celui précité.

Ce dernier supplément consacre l'extension du tarif précité 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^{er} juillet 1893, applicable aux transports de *houille, coke, etc.*, effectués de la Belgique vers la France.

Tarifs exceptionnels.

1^{er} 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, via Quiévrain.

Service Franco-Belge-Est.

Tarifs spéciaux.

Introduction de stations nouvelles dans le tarif spécial du 1^{er} juillet 1893, applicable aux transports de *houilles, coques, etc.*, de la Belgique vers l'est de la France.

1^{er} février. Admission en service direct des transports de *minerais de fer manganésifères*, effectués d'Anvers (Bassins et Entrepôt) (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^{er} mars. Publication d'un 3^e 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^e 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 5^e 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^{er} octobre. Additions et modifications au tarif exceptionnel du 1^{er} 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^{er} juin. Réimpression du fascicule 1^{er} de la 2^e partie du tarif, contenant les prescriptions d'application et le tableau de classification des marchandises.
- 1^{er} août. Publication du 2^e 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 viâ Saint-Gothard.

Conditions réglementaires.

1^{er} novembre. Mise en vigueur du 1^{er} 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^{er} octobre. Mise en vigueur du 2^e 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^{er} 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 Néerlandais-Italien.

1^{er} mars. Suppression des tarifs exceptionnels du 5 mai 1885 entre certaines stations néerlandaises et certaines stations italiennes.

Tarif Belge-Austro-Hongrois.

Conditions réglementaires.

1^{re} partie. — 1^o Fascicule A.

1^{er} août. Publication du 5^e supplément contenant diverses additions et modifications concernant les transports d'*objets précieux*, d'*objets d'art* et les *transports funèbres*.

Prescriptions d'application.

1^{re} partie. — 2^o Fascicule B.

1^{er} mars. Publication du 5^e supplément contenant diverses additions et modifications à la classification des marchandises.

1^{er} mai. Publication du 4^e supplément contenant les prescriptions générales concernant le transport des liquides en wagons-citernes.

1^{er} octobre. Publication du 5^e supplément contenant diverses addi-

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

2^e partie. — Fascicule 1^{er}. Relations avec l'Autriche.

1^{er} janvier. 5^e 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^{er} novembre. Publication du 2^e supplément. Modification des escales des navires de la « Johnston Line ».

1^{er} 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, Norwège, Suède, Allemagne, Russie, Finlande, Méditerranée, Levant et mer Noire);

b. *Ostlandske Lloyd et Gotha* (Norwège et Suède);

c. *Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft « Kosmos »* (Chili et Pérou);

d. *Johnston Line* (Roumanie, Bulgarie, Grèce, Turquie et Roumélie 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^o 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^o Les trains n° 1275, 2104, 1555 et 1540 ont été prolongés respectivement entre :

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

3° Arrêt des trains n° 622 à Esschene-Lombeek, 3923 à Maret, 2914 à Froyennes, 594 à Henne, 2632 à Petit-Enghien, 4600 à Erpe-Meire, 4523 à Bellecourt, 4658 à Marke-lez-Courtrai, 1617 à Ronet, 1737 à Niderand, 3016 à Zandvoorde, 1467 à Lumay.

4° 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 Châtelineau, 2582 entre Hal et Enghien.

5° 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-Mocrbeke et Grammont, du 1^{er} 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'État.

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 État, 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° 17.

Depuis le 1^{er} 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^o n° 1206 de Bruxelles (Quartier-Léopold) à Jemelle, départ 7 heures 6 ;
- 2^o n° 1261 de Jemelle à Bruxelles (Nord), départ 15 heures 22 ;
- 3^o n° 5007 de Bruxelles (Nord) à Gand (Sud), départ 6 heures 50 ;
- 4^o n° 5040 de Gand (Sud) à Bruxelles (Nord), départ 15 heures 32 ;
- 5^o n° 5061 de Bruxelles (Nord) à Gand (sud), départ 18 heures 10 ;
- 6^o n° 5070 de Gand (Sud) à Bruxelles (Nord), départ 21 heures 15 ;
- 7^o n° 4126 de Bruxelles (Midi) à Baulers, départ 7 heures 7.

Les trains n° 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° 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° 76 et 75.

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° 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 21, 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 55, 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-Stc-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-Stc-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 21.

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

- 1^o du train n° 1550, à Hédengé ;
- 2^o du train n° 609, à Momalle ;
- 3^o des trains n° 1401 et 1411, à Moignelée ;
- 4^o du train n° 5268, à Caeskerke ;

- 5° du train n° 988, à Méry ;
- 6° du train n° 63, à Dolhain ;
- 7° du train n° 1332, à la rue des Palais ;
- 8° du train n° 4264, à Scry.

Depuis le 1^{er} 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° 2463 se dirigeant vers Bruxelles à 21 heures 24.

Le train n° 1693, 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 13 heures 13, 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° des trains n°s 1904, 4177 et 4163 à Gilly-Sart-Culpart ;
- 2° du train n° 1339, à La Chaussée ;
- 3° des trains n°s 527 et 548, à Corswarem ;
- 4° du train n° 2655, à Nimy-Maizières ;
- 5° des trains n°s 2599 et 2603, à Petit-Enghien ;
- 6° du train n° 8190, à Stoumont ;
- 7° des trains n°s D 232 et D 233, à Falaën.

Depuis le 1^{er} 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° 4953, 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° 352, 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° du train n° 1199, à Boitsfort ;
- 2° du train n° 3268, à Aerseele ;
- 3° du train n° 3038, à Zandvoorde ;
- 4° des trains n°s 2267, 2272 et 2273, à Bienne-lez-Happart.

Depuis le 1^{er} 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 13, 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 nos 2122 et 4345 se dirigeant respectivement vers Marchienne-au-Pont et vers Luttre.

En outre, le train n° 4518, quittant Piéton à 19 heures 45 et effectuant son retour à 20 heures 8, a été prolongé entre Anderlues et Buvrinnes.

Sur les vives instances des habitants de Hérent, Sauvegarde et Couillet, les trains nos 5598, 427 et 1673, partant de Bruxelles (Nord) à 8 heures 36, de Termonde à 14 heures 12 et de Châtelaineau 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 45, pour donner satisfaction aux voyageurs.

Depuis le 15 décembre :

Afin d'atténuer, dans la mesure du possible, les inconvénients 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^e 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^{er} 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^{re} et 2^e classes, ont été mis en marche à dater du 1^{er} mai entre Ostende et Bâle et à dater du 1^{er} 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, Waremmes 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-Petersbourg, ont été organisés tous les jours jusqu'à Berlin et deux fois par semaine jusqu'à Saint-Petersbourg.

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

En sens inverse, partant de Saint-Petersbourg 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 141 et 17.

Le train n° 75, 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). 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^{er} 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 45 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 15 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^{er} 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^e classe, originaires de Bettingen et d'au-delà, et inversement, ont été admis 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 31.

Depuis le 3 novembre :

Les trains organisés une fois par semaine entre Calais-Bruxelles et Paris-Liège 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 Liège (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^{re} et de 2^e 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 été 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^e classe sont exceptionnellement autorisés à prendre place dans ce véhicule, pendant la durée d'un repas.

Du 1^{er} 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^o 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^o Dans le même but, 26 trains supplémentaires ont été affectés au transport des marchandises douanées ;

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

4° Affectation au service postal de plusieurs nouveaux trains, dans le but d'accélérer le transport des journaux ;

5° Organisation du service de nuit sur les sections d'Ath à Tournai et de Tournai à Courtrai ;

6° 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^{er}. 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 collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
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	23,0	150,629	158	20,5	254,759	27	•	1
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	2	•
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,259	25	•	1
1894	19	171,6	1,162,062	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	•	1
1895	42	77,9	590,723	54	60,6	339,047	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	655,636	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.

	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. . { Collisions . .	57	60	41	25	21
et de déraillements. { — de marchandises { Déraillements. .	67	65	44	57	59
	116	85	83	64	49
	118	89	99	61	42
Au total	538	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	1
		D.	7	8	14	5	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	5	2	3
		C.	2	"	"	"	"
Matériel roulant.	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	D.	5	4	1	1	2
		D.	12	11	7	2	1
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.						
	Attelages rompus ou défaits	C.	7	5	4	10	6
		D.	"	5	"	5	"
	Avaries aux essieux	D.	12	15	5	7	7
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .	C.	"	2	"	2	1
		D.	12	11	9	10	10
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	D.	10	14	7	14	5
Exécution du service.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	D.	5	1	1	"	1
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	D.	9	5	5	4	2
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. .	C.	1	"	"	"	"
		D.	19	10	14	4	5
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	54	52	25	20	12
		D.	54	70	45	19	25
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	22	15
		D.	"	"	1	"	"
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5
		D.	1	"	"	"	"
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	4	4	5	4	"
		D.	2	"	5	1	"
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	15	4	4
		D.	"	2	2	"	"
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1	7
D.		"	"	"	"	"	
Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.	8	9	12	9	7	
	D.	"	2	1	1	5	
Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	51	19	50	18	9	
Autres négligences.	C.	55	45	19	19	16	
	D.	12	11	11	7	5	
Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5	7	
	D.	55	26	50	25	21	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	"	14	7	4	6	
	D.	"	1	1	"	1	

C : Collision.

b) : Déraillement

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

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	5,502	5,511
24	9	8	19	15	21	17	14	11	11	15	14	8
26	21	31	51	19	29	26	50	26	8	29	17	32
58	42	40	56	61	59	50	52	54	54	19	27	29
24	41	55	50	57	65	65	49	56	16	55	27	55
112	115	114	136	150	174	158	145	107	69	96	85	104
Nombre de fois qu'elles ont été constatées (1).												
1	1	»	»	2	1	1	2	5	»	»	2	1
»	»	»	»	1	1	1	»	»	»	»	»	»
2	5	1	3	1	6	2	»	»	»	2	2	1
»	»	2	2	»	»	»	2	1	»	2	»	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
2	»	»	»	1	1	»	»	»	1	3	1	2
1	4	1	5	2	5	1	4	1	1	5	1	2
2	2	7	6	5	5	2	5	8	4	2	5	5
2	1	2	1	2	1	4	5	1	»	1	1	»
1	4	5	6	7	5	5	7	12	5	4	5	8
2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	5	1
2	6	1	2	5	6	4	7	4	»	2	5	2
6	9	15	8	6	15	16	2	10	5	15	5	8
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	2	1	1	1	2	2	5	1	1	»	»	1
»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	1
1	3	2	»	2	5	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	55	21	7	15	15	18
15	22	9	12	7	24	11	19	17	14	14	15	9
»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	1
7	1	5	1	6	5	5	1	4	5	»	»	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1
»	1	»	»	2	»	2	»	2	5	»	5	»
»	1	»	»	»	»	»	»	2	»	1	»	»
4	1	5	12	10	6	14	10	3	1	1	6	7
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	»
2	»	2	4	5	6	3	»	5	»	5	1	5
»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»
12	10	7	2	9	7	5	2	1	5	5	5	1
»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	5	»	»
8	2	8	8	7	16	10	18	5	6	»	4	4
18	1	15	14	14	19	11	11	5	4	5	1	5
4	12	5	5	9	9	4	7	1	2	2	1	5
3	10	2	2	5	6	1	»	1	»	2	5	»
15	5	22	55	10	25	18	5	4	5	10	7	10
5	1	6	5	11	12	8	9	5	5	5	2	8
2	5	4	6	4	5	10	4	»	»	5	»	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.	10	117	43
Agents du chemin de fer.	Tués	1	1	2
	Blessés	29	28	18
	Contusionnés	7	7	14
	Totaux.	37	36	34
Ensemble.		47	153	77

§ 3. ACCIDENTS DE PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES COLLISIONS
 OU DÉRAILLEMENTS 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.	94	73	61

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.	119	94	102

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.	1,065	1,094	669

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	»	»	3	»	1	»
En accrochant des véhicules	2	6	3	5	6	2	»	3	4	2
En décrochant des véhicules	»	1	»	2	»	»	»	1	1	1
Gardes-barrières . . .	9	7	8	8	11	7	2	»	4	3
Gardes-route	4	1	3	3	4	1	2	6	1	3
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	1	»	»	»	»	1	»	2	»	»
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	4	4	8	6	4	1	4	4	3	7
Agents atteints en dehors 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 administrations	5	2	2	2	1	2	»	4	4	1
Ensemble des tués . .	58	53	60	63	48	47	35	40	51	45

Résumé pour 1897.

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

	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .				
{ dans les collisions et déraillements.	»	4	6	10
{ par leur imprudence	12	40	42	94
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints				
{ dans les collisions et déraillements.	1	29	7	37
{ dans les stations, ateliers ou sur la voie	43	774	248	1,065
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc.	23	45	16	84
Ivresse, folie, suicide	32	3	»	35
Ensemble pour l'année 1897. . .	111	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.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte en général.
1888	118	496	131	745	316,851	75,360	285,407	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	358,589	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.

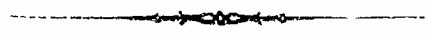
En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,210 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres ; 652 autres, par suite d'ivresse, folie ou suicide.

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
Faussees 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.	43
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	243
Total.	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^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I

Description du réseau.

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

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge ⁽¹⁾	40,220	•	40,220
— — des Compagnies ⁽²⁾	4,264,434	204,614	4,466,042
— — la Société nationale des chemins de fer vicinaux ⁽³⁾	3,568	•	3,568
Longueur effective totale exploitée (voir annexe XLII)	4,278,219	204,614	(4) 4,479,830

(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 Jur-bise 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 4,200, 3,850 et 4,417 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^{er} 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 à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 178,422 mètres à la fin de l'exercice 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 ^{re} Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,228,550	96.11	201,611	100	1,430,161	96.64
2 ^{re} Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	5.89	"	"	49,669	5.36
	<u>1,278,219</u>	<u>100.00</u>	<u>201,611</u>	<u>100</u>	<u>1,479,830</u>	<u>100.00</u>

Ce réseau se trouve établi :

1 ^{re} A double voie, sur une étendue de	228,757	17.89	19,549	9.70	248,286	16.78
2 ^{re} A simple voie, sur une étendue de	1,049,482	82.11	182,062	90.50	1,251,544	85.22
	<u>1,278,219</u>	<u>100</u>	<u>201,611</u>	<u>100</u>	<u>1,479,830</u>	<u>100</u>

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 :

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

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.01 p. c. et les voies accessoires 25.99 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.		
	1897	1896	1897	1896	1897	1896	Différences pour 1897
Stations	275	276	40	40	315	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 315 stations existant en 1897 comprennent 115 ⁽¹⁾ *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	Différences pour 1897.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) . .	76	74	+ 2
Établissements reliés aux stations des Compagnies	199	199	,
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 A NIVEAU DE LIGNES VICINALES.

Il y avait, au 31 décembre 1897 ⁽²⁾, 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.

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

⁽²⁾ Voir renvoi ⁽²⁾ 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.	Différences pour 1897.
Locomotives	555 ⁽²⁾	554 ⁽²⁾	+ 1
Tenders.	552	552	»
Voitures à vapeur	10	10	»
<hr/>			
Véhicules ⁽⁵⁾ { à voyageurs	984 ⁽³⁾	973 ⁽³⁾	+ 11
{ à bagages	470 ⁽⁴⁾	471 ⁽⁴⁾	— 1
	13,432	13,443	— 11
	52	59	— 7
Ensemble	14,938	14,946	— 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
	Tenders	0.24	0.24
		<hr/>	<hr/>
Matériel de transport. ⁽⁹⁾	Voitures à voyageurs ⁽⁸⁾	0.73	0.73
	Fourgons à bagages	0.35	0.35
	Wagons à marchandises	10.03	10.03
	Véhicules divers	0.04	0.04
Ensemble.		<hr/> 11.05	<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 ⁽¹⁾.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES				Ensemble.
exploitées par les Compagnies.		aboutissantes ou étrangères.		
Trains de voyageurs	En 1897. . .	5,616,344	99,603	5,715,947
	En 1896. . .	5,545,570	99,298	5,644,868
Différences pour 1897. . .		+ 70,774	+ 305	+ 71,079
Trains de marchandises	En 1897. . .	3,802,221	43,476	3,845,697
	En 1896. . .	3,773,505	43,094	3,786,596
Différences pour 1897. . .		+ 28,716	+ 382	+ 29,101
Trains mixtes.	En 1897. . .	1,054,009	27,740	1,081,749
	En 1896. . .	1,045,534	27,816	1,073,347
Différences pour 1897. . .		+ 8,475	- 76	+ 8,402
TOTAUX.	En 1897. . .	10,472,574	140,819	10,613,393
	En 1896. . .	10,364,606	140,205	10,504,811
Différences pour 1897. . .		+ 107,968	+ 614	+ 108,582

(1) 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 ⁽¹⁾.

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 31 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^{er} janvier 1896 et du 1^{er} janvier 1897. L'exploitation de ces chemins de fer a été effectuée jusqu'au 1^{er} 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^{er} janvier 1897, l'entretien et l'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges, aux conditions stipulées dans un arrangement intervenu le 30 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^{er} 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^{er}. VOYAGEURS.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1897.	1896.	Différences pour 1897.	1897.	1896.	Différences pour 1897.	1897.	1896.	Différences pour 1897.
1 ^{re} classe	550,371	587,888	— 37,517	1,118,560	1,093,862	+ 24,698	2.032	1.861	+ 0.171
2 ^e —	2,278,858	2,428,540	— 149,682	2,540,828	2,537,790	+ 3,038	1.115	1.045	+ 0.070
3 ^e —	20,164,254	19,054,788	+1,109,466	8,369,118	8,152,639	+ 216,479	0.415	0.428	— 0.013
Ensemble. . .	22,993,483	22,071,216	+ 922,267	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 201,611 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 (¹) page 85.

Comparativement aux données correspondantes de 1896, le mouvement et la recette des voyageurs, en 1897, se sont accrus, 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 (53,086 voyageurs) et du Liégeois-Limbourgeois (52,757 voyageurs).

Le mouvement des voyageurs n'a décré, 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 (13,515 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 ^{re} classe.	2.59 %	2.67 %	9.30 %	9.28 %
2 ^e —	9.91 %	11.00 %	21.12 %	21.54 %
3 ^e —	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⁽¹⁾ : (voir annexe XLVI)

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1897.	1896.	Différences pour 1897.	1897.	1896.	Différence pour 1897.
Transports	taxes au minimum (colis) .	64,860	62,988	+ 1,872	394,605	377,097	+14,508
	— au poids (quintaux) .	443,408	434,427	+ 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⁽¹⁾ : (voir annexe XLVI)

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1897.	1896.	Différences pour 1897.	1897.	1896.	Différence pour 1897.
Envois	taxés au minimum (colis) . . .	687,429	748,645	— 31,516	4,851,964	4,793,773	+ 56,491
	— au poids (quintaux) . . .	1,054,904	1,036,279	+ 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⁽¹⁾ : (voir annexe XLVI).

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1897.	1896.	Différences pour 1897.	1897.	1896.	Différence pour 1897.
Expéditions	taxées au minimum (nombre) .	121,960	126,968	— 5,008	25,722,920	24,792,071	+ 930,849
	— au poids . . (tonnes) .	18,068,729	17,657,702	+ 411,027			

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

⁽¹⁾ Voir annexe⁽¹⁾ de la page 83.

grosses marchandises transportées en 1897 a donc augmenté de 930,849 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 Tavier 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 ⁽¹⁾ : (voir annexe XLVI).

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1897.	1896.	Différence pour 1897.	1897.	1896.	Différence pour 1897.
Groups	174,834	162,558	+ 12,276	35,098	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 ⁽¹⁾ : (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	+ 8,021
	— à petite —	2,500	2,080	+ 420	22,369	21,446	+ 923
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.

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 85.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après ⁽¹⁾ (voir annexe XLVI) :

			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			1897.	1896	Différences pour 1897	1897.	1896.	Différences pour 1897.
Transports effectués (²)	à grande	taxés par envoi (expéditions) . .	1,029	1,252	— 223	30,819	29,777	+ 1,042
		— par tête (animaux)	1,794	1,987	— 193			
	à petite	taxés par envoi (expéditions) . .	7,074	7,593	— 519	214,194	192,199	+ 21,995
		vitesse	— par tête (animaux)	85,468	66,003				+ 19,465
Ensemble : Transports			8,103	8,845	— 742	245,013	221,976	+ 23,037
			87,262	67,990	+ 19,272			

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 ⁽¹⁾ :	en 1897, à	fr. 2,018,732
	en 1896, à	1,975,148
Diminution en 1897.		fr. 43,584

Les produits extraordinaires 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 ⁽¹⁾ : (voir annexe XLVI).

	En 1897.	En 1896.	Différences en plus pr 1897.	
Voyageurs fr.	42,028,506	41,784,291	244,215	
Bagages.	391,605	377,097	14,508	
Marchandises	petites	1,851,964	1,795,773	56,191
	grosses.	25,722,920	24,792,071	930,849
Finances	35,098	32,878	2,220	
Équipages	40,058	31,114	8,944	
Chevaux et bestiaux.	245,013	221,976	23,037	
Ensemble fr.	40,515,164	39,035,200	1,279,964	
Produits extraordinaires	2,018,752	1,975,148	43,584	
Totaux fr.	42,533,896	41,010,348	1,523,548	

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 85.

⁽²⁾ 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.	Francs.	P. %.
Chimay	592,708	583,807	+ 9,199	+ 1.58
Flandre Occidentale	3,537,026	3,345,790	+ 191,836	+ 5.73
Gand-Terneuzen.	645,092	646,695	- 5,603	- 0.86
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	+ 65,250	+ 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.	16,378,528	15,731,491	+ 627,057	+ 3.98
Taviers-Embresin	50,954	77,220	- 26,286	- 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 (627,057 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 (65,250 francs).

Par contre, ils ont diminué sur les railways de Taviers à Embresin (26,286 francs ou 34.04 p. c. en moins) et de Gand à Terneuzen (5,603 francs ou 0.86 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 ⁽¹⁾ :

	En 1897.		En 1896.
Voyageurs	28.41	100. "	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 ⁽¹⁾ 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.	Francs.	P. %.
Chimay	408,155	579,059	+ 29,096	+ 7.88
Flandre Occidentale	1,995,415	1,850,264	+ 154,149	+ 7.24
Gand-Terneuzen	557,752	556,249	+ 1,485	+ 0.44
Grand Central Belge	7,461,426	7,581,565	+ 79,861	+ 1.08
Hasselt-Maeseyck	170,182	168,251	+ 1,931	+ 1.15
Liège-Maestricht	752,298	751,850	+ 20,448	+ 2.79
Liégeois-Limbourgeois	2,025,579	1,741,286	+ 282,295	+ 16.21
Malines-Terneuzen	850,919	715,609	+ 115,510	+ 16.11
Nord Belge	6,008,982	5,728,587	+ 540,595	+ 5.04
Taviers-Embresin	55,565	55,574	- 11	- 0.05
Termonde-Saint-Nicolas	122,520	148,652	- 26,525	- 17.71
TOTAUX	20,202,378	19,225,746	+ 978,652	+ 5.09

L'accroissement total des dépenses en 1897, par rapport à celles de 1896, est de 978,652 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 (340,595 francs en plus), du Liégeois-Limbourgeois (282,295 francs), de la Flandre Occidentale (154,149 francs) et de Malines à Terneuzen (115,510 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 (26,525 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 ⁽¹⁾ :

	En 1897.	En 1896 ⁽²⁾ .	Différences en plus pour 1897.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	1,584 ^{km} .915	1,584 ^{km} .915	»
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLV)	10,613,395 ^{km}	10,504,811 ^{km}	108,582 ^{km}
Recettes brutes (voir annexe XLVI) . . fr.	42,553,896	41,010,548	1,523,348
Dépenses d'exploitation (—) . . .	20,202,578	19,223,746	978,632
Recettes nettes (—) . . fr.	22,151,518	21,786,602	344,916
Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes. . .	47.72 p. %	46.88 p. %	0.84 p. %.

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.	30,367 91	29,612 22	955 69
Dépense	14,587 47	13,880 83	706 64
Bénéfice	15,980 44	15,731 39	249 05

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.	3.9887	3.9039	0.0848
Dépense	1.9035	1.8300	0.0735
Bénéfice	2.0852	2.0739	0.0113

⁽¹⁾ Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page 85.

⁽²⁾ 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.	Différences 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				
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
A. Par le fait du service (collisionset deraillements)	Voyageurs.	»	4	3	4	
	Agents des Compagnies	4	2	»	3	
	Ensemble. {	En 1897. . .	4	3	3	7
		En 1896. . .	»	4	»	4
	Différences pour 1897. . .		+ 4	- 4	+ 3	+ 3
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs.	»	6	3	9	
	Agents des Compagnies.	6	36	2	44	
	Personnes étrangères au service autres que des voyageurs.	48	44	4	30	
	Ensemble. {	En 1897. . .	24	53	6	83
		En 1896. . .	48	44	5	67
Différences pour 1897. . .		+ 6	+ 9	+ 4	+ 16	
TOTAUX . . .	En 1897. . .	25	56	9	90	
	En 1896. . .	18	48	5	71	
Différences 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 railways	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	4	»
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
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	4	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 créosoté 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 439 mètres carrés de trottoir.

Améliorations diverses aux maisons des gardes des passages à niveau n°s 12, 14, 24, 24, 33, 66, 69 et 70.

Chauffage des voitures à voyageurs de 3^{me} classe, au moyen de poêles.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société, pour le transport des marchandises, tapissières, 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.

Établissement de 369 mètres courants de voies de service dans les stations de Lichtervelde, Beveren, Iseghem, Lendeledede et Menin.

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

Agrandissement du magasin à marchandises d'Aersele.

Installation de plusieurs signaux nouveaux à diverses stations.

Établissement de la signalisation définitive par enclenchement destinée à protéger les traversées vicinales de Courtrai, de Bisseghem et de Ledeghem.

Installation de jauges 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-Église-Warneton.

Aménagement complet des voies et dépendances de la station d'Ypres, lequel comprend 1,006^m.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^e classe à couloir central.

Deux voitures de 3^e classe à couloir ont été transformées en 2^e classe. Une voiture de 1^{re} 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 Tydgadt 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 Ilamont.

Reconstruction de 5 voitures à voyageurs de 3^e 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 haussottes 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° *Acétate de chaux*, d'Anvers vers Créfeld, Dusseldorf, Elberfeld et Neheim-Hüsten ; — 2° *briques de revêtement* entre Anvers et Siegersdorf ; — 3° *briques réfractaires* : a) de Charleroy (établissements raccordés) à Vireux, b) de Biebrich-Mosbach à Anvers ; — 4° *cendrées et terrils* (pierres et terre provenant des fosses de charbonnages), de certaines stations du bassin de Charleroy vers Louvain (Bassin) ; 5° *cotons bruts* provenant de Liverpool, expédiés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne ; — 6° *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° *minerais de fer*, de Gheel vers Marchienne-au-Pont ; — 8° *sel brut* d'Anvers vers Weert ; — 9° *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° *bois de construction et planches*, d'Anvers vers Maestricht ; — 2° *cotons 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° *déchets de coton* importés d'Angleterre, envoyés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne ; — 4° *engrais et matières premières pour la fabrication d'engrais*, expédiés d'Anvers vers diverses gares allemandes ; — 5° *houille, coke et briquettes de charbon*, de Wandre vers certaines localités du grand duché de Bade, du Wurtemberg et de la Bavière ; — 6° *minerais de nickel, minerais de cobalt et chromates de fer*, d'Anvers vers diverses localités allemandes ; — 7° *papier coloré*, de M.-Gladbach-sur-Speik vers Anvers, en destination de l'Angleterre et de l'Amérique ; — 8° *pâtes de bois*, d'Anvers vers Meerssen ; 9° *pièces de machines*, d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne ; — 10° *rails et accessoires de rails*, de Dorstfeld vers Anvers, en destination du Brésil et de l'Australie ; — 11° *terre à porcelaine, silex moulu, charbons anglais, briques réfractaires et pierres brutes*, d'Anvers vers Maestricht et Meerssen ; — 12° *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-Macseyck.

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 *merchandises*.

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 16 voitures à voyageurs, de 5 fourgons, de 18 wagons et de 5 machines et tenders.

Réfection de 76 ressorts divers.

Mise en vigueur : 1° d'un tarif spécial réduit pour les transports de *houille, coke et briquettes de charbon*, par quantités de 400,000 kilogs ou payant pour ce poids, à destination de certaines stations de l'Est des Pays-Bas ; — 2° 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° 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° 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 *merchandises*.

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 flutation, 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.

Flémalle-Haute. — Remaniement et amélioration des relations entre les voies.

Ampsîn. — 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 Anseremme. — 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^e classe à 50 places, 8 voitures de 3^e classe à 60 places à frein à vide et 2 voitures de 3^e classe pour trains légers avec appareils de chauffage au thermosiphon, ont été construites en remplacement de 6 voitures de 2^e classe et de 7 voitures mixtes hors d'usage. 4 voitures de 1^{re} classe ont été transformées en voitures mixtes de 1^{re} et 2^e 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-Erquelines.

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.

Lobbès. — 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.

Erquelines. — Allongement de la voie d'évitement. Installation d'une voie pour grue de $2\frac{1}{2}$ 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° d'un deuxième train de luxe hebdomadaire rapide, entre Paris et St-Pétersbourg ; — 2° 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° d'un train de Mons vers Frameries.

Mise en correspondance : 1° à Namur, du train express N° 112 avec le train N° 4193 pour Bruxelles et avec le train N° 1455 pour Tirlemont ; — 2° à Mons, du train N° 1551 avec un nouveau train pour Bruxelles (Midi) ; — 3° à Frameries, du train N° 4563 avec un autre venant de Maubeuge.

Arrêt : 1° du train N° 5 à Namèche ; — 2° du train-tramway N° 60 à Hermalle et à Ampsin, les dimanches et les jours de fête ; — 3° du train N° 158, à Houpres et à Fontaine-Valmont ; — 4° 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° pour le transport des *voyageurs* ; — 2° 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'État belge.

Mise en vigueur : 1° d'un nouveau tarif pour les formalités en douane concernant les *marchandises, animaux vivants, etc.*, à transporter en service intérieur de la Compagnie ; — 2° 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 18, 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^{me} 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 lattes de la halte de Sombeke.

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 peinture 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.

Peinture 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^{me} classe.

Octroi d'une réduction de tarif de 50 p. c. aux gendarmes voyageant en bourgeois.

Remplacement, au point d'arrêt de Sombeke, 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.



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 1,133,369,617 75	1,461,434,198 27
	Acquisition du matériel de traction et de transport, outillage, camions, etc., pour l'ensemble du réseau. 280,793,192 30	
	Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,388 24	
	327,864,580 34	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1).		11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (2)		20,520,620 31
Recettes brutes de l'exploitation.		5,948,670,061 00
Intérêts en compte-courant.	des recettes nettes de l'exploitation. 30,970,742 31	163,872,364 14
	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.)		5,245,011 95
Ensemble. fr.		5,619,633,595 65

(1) Voir annexe VIII.

(2) — annexes XVIII et XXVIII.

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 75	1,461,434,198 27
	Acquisition du matériel de traction et de transport, outillage, camions, etc., pour l'ensemble du réseau. 280,793,192 50	
	Coût du matériel racheté aux compagnies. 67,071,388 24	
	327,864,580 54	
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (*).		11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (*)		29,520,620 51
Recettes brutes de l'exploitation.		5,948,670,061 90
Intérêts en compte-courant.	des recettes nettes de l'exploitation. 50,970,742 51	163,872,564 14
	des soldes annuels accumulés 132,001,621 65	
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.		5,619,633,595 65

(*) Voir annexe VIII.

(*) — annexes XVIII 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. .			1,461,434,198 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			207,611,085 85	
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (1) 11,524,958 85				
Sommes liquidées, en exécution d'un arrêté en date du 26 avril 1885, au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1). 1,059,518 57				
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)			2,510,720,268 77	
Intérêts	{	des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails. 548,125 87	2,624,841 08	
		bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances 2,076,715 21		
Total du passif. fr.			5,528,005,224 07	
Pour balance.	{	Parachèvement sur compte d'exploitation. 11,090,458 79	150,580,848 50	
		Renouvellement des approvisionnements liquidés à charge des budgets annuels 29,520,620 51		
		Soldes actifs accumulés {	en caisse, fin 1897. (*) 89,969,789 20	291,628,571 56
			(ann. IX) { intérêts en compte courant (*) 161,247,525 06	
Ensemble.			5,619,635,595 63	

(1) Voir annexe IX^{bis}.

(2) Il a paru rationnel 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 par conséquent pas le bilan qui est basé sur les recettes nettes, défaction 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) 165,872,564-14 — (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.
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'Etat :		
a) Lignes en exploitation	fr. 388,513,991 76	404,210,653 27
b) — en construction (voir p. 43)	9,462,842 08	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif).	6,233,819 43	
		572,004,643 81
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation	fr. 456,009,424 40	467,793,992 54
b) Parachèvement y relatif	44,784,868 44	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,438,677 46	503,590,179 15
b) Parachèvement y effectué par l'Etat.	70,451,501 99	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		10,478,882 74
E. Intérêts intercalaires des capitaux :		
Report	Lignes en exploitation fr. 48,970,473 72	49,461,931 39
des années	Lignes en cours d'exécution 356,996 41	
antérieures (2).	Travaux en cours d'exécution 434,479 26	
Pour l'année 1897(3)	Lignes livrées à l'explo- tation. fr. 2,466 08	20,083,387 2
	Lignes en cours d'exé- cution. 268,431 92	
	Travaux livrés à l'ex- ploitation. 68,084 49	
	Travaux en cours d'exé- cution. 283,053 42	621,435 61
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.		40,399,584 92
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.		11,729,052 22
II. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
Commandé par l'Etat. fr. 260,793,492 30		327,864,580 54
Repris aux compagnies. 67,071,388 24		
Total du capital de premier établissement fr.		1,488,450,342 38

(1) Y compris 12,501,000 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	91,876,019 40
	à 3 ½ p. c. { des capitaux unifiés fin 1886, soit } à partir de 1887 (2)	46,395,750 76	
	à 3 ½ p. c. des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation depuis 1887	4,839,276 43	
Amortissements indirects.*	Aliénations d'immeubles	fr. (3) 4,123,774 32	(4) 6,233,819 43
	Participation des villes dans divers travaux	391,181 88	
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond	4,361,892 99	
	Travaux abandonnés. { Anvers à Tilbourg	278,449 44	
	{ Wavre à Jodoigne	78,524 40	
Ensemble des amortissements			98,409,838 83
Reste à amortir.	Lignes en exploitation (5)		1,369,338,178 87
	Lignes en construction	fr. 9,462,842 08	49,473,628 80
	Travaux d'extension en cours d'exécution. 40,012,786 72		
	Intérêts intercalaires (624,220-24 + 382,445-67).	fr. 4,006,665 88	(6) 20,482,294 68
Total égal à l'actif			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. 3,914,364-23 (comprenant fr. 49,387-57 pour 1897) à l'intervention de l'administration des domaines et fr. 209,409-57 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. 1,461,454,198-27, montant du capital utile.

(6) Voir annexe V.

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Depenses budgetaires de 1897.	Services communs.	fr. 1,767,460 »	
	Voies et travaux {	entretien, surveillance, etc.	21,406,455 46
		construction de lignes et travaux	428,424 54
	Traction et matériel	46,637,690 »	98,424,550 »
	Exploitation.	26,329,840 »	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,454,980 »	
	Renouvellement exceptionnel du matériel (lois des 29 décembre 1897 et 9 mai 1898) rattaché au budget de 1897		3,387,210 »
	Credits supplémentaires } rattachés au } budget de l'exercice 1897 }	pour l'exercice 1896	fr. 490,000 »
		pour exercices clos ou périmés.	210,753 »
	Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1896, et le montant des dépenses effectives (91,628,931-55 — 91,628,780 »)		fr. 151 55
	Ensemble		102,209,064 55
	A déduire : Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme reportée au capital		128,424 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.	Dette unifiée au 31 decem- bre 1886.	Capital réglé	Interêts. . fr. 40,664,874 43	46,067,565 26	52,995,684 68
			Amortissem ^t . 4,942,555 25		
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière	Interêts. . . 422,792 43		
			Amortissem ^t . 37,343 45		
		Capital dépense depuis 1887 . .	Interêts. . . 6,563,200 49	6,928,449 42	
			Amortissem ^t . 364,919 23		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes fr.			5,282,707 09	5,502,307 09	
Loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale			249,600 »		
Interêts du loyer et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps			49,405 94	66,605 94	
Interêts du chef d'avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionnement des rails			47,500 »		
Total du débit. . . .			58,564,597 74		
Solde pour balance . .		Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (*)		89,969,789 20	251,217,312 26
		Interêts en compte courant (*)		461,247,523 06	
				Fr.	309,781,909 97

(1) Voir page 4.

(2) Voir pages 3 et 6 (actif 165,872,564-14, passif 2,624,841-09)

L'EXPLOITATION. — Exercice 1897.

AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs	fr. 57,460,274 65	
	Tickets d'entrée dans les stations	497,517 »	
	Bagages	4,877,608 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	4,725,807 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			67,727 48
Fr.			470,412,727 85

Exercice 1897. — Charges et ressources.

Solde au 31 décembre 1896 . . .	De l'encaisse de l'exploitation ⁽¹⁾	fr. 80,436,593 43	232,438,845 46
	Des intérêts en compte courant	452,302,272 03	
Intérêts à 3 ½ p. c. des soldes accumulés			7,828,733 46
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.	4,434,047 87		
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dus aux sociétés.	5,502,307 09		5,554,413 03
Intérêts de ces sommes.	49,405 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. 82,995,684-68) et payer les parts de recettes et le loyer attribués aux sociétés dont l'État exploite les lignes (fr. 5,502,507-09). 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.	Intérêts inter des sommes engagées fin 1896. (3 1/2 p. c.)
1	2	3	4	5
I. Lignes nouvelles.				
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet, entre Anseremme et Yvoir.	2,029,509 50	197,080 02	2,226,589 92	679,181 38
Raccordement d'Anhée vers Yvoir				77,950 65
Gedinne à Houyet	960,150 43	57,982 95	998,115 40	2,161,179 85
Saint-Aubin à Florennes (État)	22,009 50	1,058 09	23,158 19	54,955 97
Ciney à Yvoir	450,151 28	8,957 68	459,108 96	22,107 11
Wilryck à Bruxelles	1,645,729 55	110,456 20	1,754,185 55	809 84
Blaton à Quevaucamps (2 ^e section)	21,250 10	908 12	22,158 22	745,072 89
Schaerbeek à Hal.	52,694 14	572 15	53,266 29	16,068 81
Mons à Boussu.	»	»	146,405 »	207,802 49
Totaux du § I.	5,159,544 10	558,996 41	5,718,540 51	61,596 49
En ajoutant aux sommes engagées, en 1897, celles afférentes à 1896 (col. 1, 2 et 3).			5,159,544 10	451 75
Ensemble.			9,868,039 41	1,164 52
et en déduisant le coût de la ligne de Blaton à Quevaucamps (2 ^e section), livrée à l'exploita- tion en 1897 (col. 1 et 4), et les intérêts intercalaires (col. 2 et 7).			105,197 55	»
la situation fin 1897 à reporter en 1898 est, comme ci-contre, de.			9,462,842 08	»
II. Bâtiments de stations, gares couvertes, ateliers, hangars, loges de gardes route, etc., etc. (C. R. 1896, p. 15.)				
	8,067,862 24	154,479 26	8,202,341 50	(¹) 4,049,895 41
Totaux du § II.				212,179 99
En ajoutant aux sommes engagées en 1897 celles afférentes à 1896 (col. 1, 2 et 3), soit.			8,067,862 24	57,450 98
Ensemble.			15,868,241 69	249,650 97
et en déduisant pour travaux livrés à l'exploitation { 1896 2,104,968 95			5,855,454 97	584,110 25
en 1897, les sommes dépensées en { 1897 1,750,486 04				»
la situation fin 1897 à reporter en 1898 est, comme ci-contre, de.			10,012,786 72	»
III. Voies de garage et de manœuvre, appareils de sécurité et d'éclairage, matériel fixe de la voie, rampes de chargement, pavage, etc., entamés et livrés en 1897 et entrés d'emblée dans le capital utile				
			8,525,285 15	»
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.				
			14,180,550 28	»
V. Transfert, pour ordre, au compte de 1^{er} établissement, de dépenses liquidées à charge du budget ordinaire, pour études et surveillance des travaux en construc- tion et incombant à ce compte.				
			128,124 54	»
RÉCAPIT				
Totaux du § I.			4,408,495 31	192,755 85
— § II.			5,800,379 45	249,650 97
— § III.			8,525,285 15	»
— § IV.			14,180,550 28	»
— § V.			128,124 54	»
Ensemble.			55,042,840 73	442,586 80
Report du capital de 1 ^{er} établissement fin 1896.			1,455,024.084 65	»
Capital de 1 ^{er} établissement fin 1897			1,468,006.925 58	»

(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.

COURS D'EXÉCUTION EN 1897			DÉSIGNATION			
calculs affectant l'exercice 1897.			des TRAVAUX.	DEPENSES.	INTÉRÊTS	TOTAL.
des sommes dépensées en 1897. (1 75 p. c.)	ENSEMBLE.	TOTAL.	SECTION EN CONSTRUCTION FIN 1897.	(Col. 1 et 4.)	intercalaires. (Col. 2 et 7.)	(Col. 3 et 8.)
6	7	8	9	10	11	12
11,885 67	89 816 52	768,997 70	Anseremme à Yvoir en com- munauté. Raccordement d'Anhée vers Yvoir.	2,708,690 68	286,896 04	2 995,587 62
57,820 65	72,754 62	2,255,954 47	Gedinne à Houyet	5,124,310 50	410,757 57	5,535,067 87
386 87	1,196 71	25,305 82	Saint-Aubin à Florennes (État)	44,206 61	2,253 40	46,442 01
15 152 59	29,221 20	772,294 09	Ciney à Yvoir	1,195,224 17	58,178 88	1,253,403 05
5,651 29	65 027 78	272,350 27	Wilryck à Bruxelles	1,851,251 82	175,485 08	2,026,715 80
1,714 55	2,166 08	86,155 51	Blaton à Quevaucamps 2 ^e sec- tion .	Livrée à l'exploitation le 1 ^{er} août 1897.		
6,588 92	7,555 24	572,654 60	Schaerbeek à Hal.	597,775 50	8,125 59	605,900 89
2,562 05	2,562 05	148,965 05	Mons à Boussu.	148,405	2,562 05	148,965 05
77,542 17	270,298	4,678 795 51				
"	556,996 41	5,516,540 51				
77,542 17	627,294 41	10,195,555 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
70,875 15	285,055 12	4,552,946 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.	4,049,895 41	285 055 12	4 552,946 55
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				
"	105,171 20	5 958,626 17				
	582,445 67	10 595,252 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				

TOTAL.

77,542 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	55,664,276 54
»	19,461,951 59	1,434,486,056 01
»	20,085,587	1,488,150,512 58

N° VI. — Détermination du capital utile fin 1897.

Montant du capital de premier établissement fin 1897 (ann. II). . fr.	4,488,450,312 38	Capital utile clôturant les écritures de 1896	1,434,552,921 17
A déduire :		A ajouter :	
A. — Les dépenses pour travaux non encore mis à fruit, savoir :		A. Ligne de Blaton à Quevauchamps (2 ^e section) livrée à l'exploitation le 1 ^{er} août 1897 (ann. V, § I)	
1 ^o Lignes en voie de construction :		B. Travaux d'extension mis à fruit dans le courant de l'année 1897 (ann. V, § II)	
a) Solde fin 1896 (ann. V) déduction faite du coût de la section de Blaton à Quevauchamps livrée en 1897		C. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc., (ann. V, § III)	
b) Dépense effective en 1897.		D. Matériel de traction et de transport, machines, outillage des ateliers, etc. (ann. V, § IV)	
2 ^o Travaux divers en cours d'exécution :		E. Traitements transférés du budget ordinaire	
a) Solde fin 1896 (ann. V) déduction faite du coût des travaux livrés en 1897		Total	
b) Dépense effective en 1897.		A déduire :	
3 ^o Les intérêts intercalaires afférents à l'exercice 1897 (ann. II)		Les amortissements indirects de 1897 (voir ci-contre)	
Ensemble.		Reste pour le capital utile fin 1897. . . fr.	
B. — Les alienations d'immeubles, subsides de villes, etc. { fin 1896 : 6,214,232 86 } (voir détails à l'ann. II). . { en 1897 : 19,586 57 }			

N° VII. — Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats des tableaux nos IV, IX et IX bis.

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897 (approximatif).
Recettes brutes	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,319 80	145,609,996 07	152,974,889 18	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 12	5,192,921 89	5,502,415 17	6,026,901 14	6,630,382 25	7,142,856 96	7,828,733 16
Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (a).	992,980 04	1,016,916 09	998,440 94	1,110,956 75	1,152,833 68	1,109,780 46	1,207,532 »	1,183,123 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	168,783,152 22	179,424,584 82
Dépenses d'exploitation.	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39	90,436,312 18	90,757,305 51	102,081,540,01
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 16	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,350 41	4,909,833 04	5,128,408 25	5,344,817 93
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	5,076,115 53	5,153,667 91	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 »	724,113 »
Dépenses totales. . .	137,456,052 17	138,482,175 75	137,374,747 34	137,238,054 44	142,912,306 81	147,565,378 77	149,188,689 47	161,370,250 72
Solde (excédent)	9,299,614 56	10,187,650 28	8,842,665 29	14,985,313 55	17,242,317 19	14,642,134 45	19,596,462 76	18,054,334 10
Excédents annuels, non compris les intérêts fictifs, 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 11	4,881,712 16	3,224,294 21	8,971,148 12	10,688,621 85	7,581,846 74	11,988,373 24	9,833,196 07

N° VIII. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION. basés sur les recettes et les dépenses de l'exploitation.

ANNÉES	Longueur moyenne des lignes exploitées	RECETTES BRUTES.		RECETTES nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux	DÉPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation
		RECETTES des transports et produits extraordinaires	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (1)		DÉPENSES budgétaires	A DEDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites	
1833	13 5	268,997 50	365 "	100,515 06	168,847 44	"	168,847 44	62 68
1838	35 7	825,132 85	461 16	394,458 34	431 135 67	"	431,135 67	52 22
1847	90 8	1,416,982 94	892 24	277,886 46	1 189,988 72	"	1,180,988 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	"	3,077,994 08	71 89
1840	324 7	5,335,167 05	20 779 33	2,277,952 30	3 077 094 08	"	3,077,994 08	57 47
1841	340 5	6,226,333 66	55 476 43	1,812,421 14	4,469,387 95	"	4,469,387 95	71 15
1842	398 5	7,408,774 29	43,098 20	3,022,388 18	4,479,474 31	"	4,479,474 31	59 71
1843	485 5	8,994,439 33	31,382 54	3,614,967 35	5,393,854 52	"	5,393,854 52	59 73
1844	559 8	11,226,310 87	21 149 88	5,270 433 72	5,977,027 03	"	5,977,027 03	53 14
1845	559 8	12,401,750 22	19,093 99	6,114,365 06	6,306,285 15	"	6,306,285 15	50 07
1846	559 8	13,572,573 03	20 998 10	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 "	7,069,950 78	52 14
1847	569 6	14,616,735 62	79,652 48	5,774,907 69	9,501,485 42	435,008 50	9 066,476 92	61 36
1848	594 0	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,557,512 47	254,334 "	8,603,178 47	69 93
1849	624 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	47,250 06	5,911,729 15	9,194,867 19	149,634 "	9,045,233 39	59 88
1851	624 6	16,288,461 87	49,826 62	7,729,393 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	19,678,229 90	67,633 16	9,732,551 98	10 013,360 03	230,029 80	9 783,330 28	40 55
1854	636 6	22,667,739 23	80 835 29	11 436,126 03	11 292,448 49	260,480 "	11,031,968 49	48 50
1855	652 4	24,510,110 74	113 826 37	11 565,656 41	11,058,256 70	330 097 50	12,788,159 20	51 69
1856	713 1	24 578,540 38	126 548 44	10,066,800 15	14,638,238 67	311 921 "	14,326 367 67	57 90
1857	744 6	26,507,617 32	91,327 42	11,078,085 95	14 520,858 79	583,061 60	13,937,294 19	54 44
1858	745 7	27,277,926 01	102,880 30	12 418 814 37	14,961,971 91	409 445 "	14,552,526 94	53 15
1859	745 7	28 090,990 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 "	14,081,712 13	47 48
1860	747 2	29,601,914 36	83 33 17	15 413 295 05	14,272,654 50	179,095 "	14,093,529 50	44 88
1861	748 6	33,661,264 63	81,927 03	18 369,295 85	15,363,895 81	225 730 "	15,138 165 81	45 70
1862	748 6	32,544,265 76	113 435 61	17,433,160 01	15,208,556 36	283 393 58	14,925 162 74	45 09
1863	749 6	33 888,435 59	107,978 72	18,193 400 61	15,782,063 70	156 319 55	15 646,644 15	47 58
1864	748 6	36,099 602 58	130,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88 065 90	17,284,050 25	51 25
1865	749 2	38,218,780 18	104,886 80	18,667,301 44	19,761,985 54	69 406 35	19,691 879 19	60 59
1866	789 9	38 148,974 36	117,961 61	14 906,820 93	23,400 115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 08
1867	862 7	40 001,392 95	165 165 72	15 975 151 02	24,241,407 65	107 369 "	24,134,038 65	77 10
1868	862 7	41,872,340 98	135 497 58	17,913,709 51	24,074,064 03	72,396 70	24,001,667 33	56 12
1869	862 7	43 387,751 90	122,274 75	18 859,156 58	24 690,372 77	263,870 "	24,416 542 77	56 49
1870	868 7	45,306,479 22	68,195 76	19,440 509 16	25,974,105 42	307,906 "	25 671,200 42	52 27
1871	1,422 2	66,906 269 29	64,498 47	31,666 772 70	35,303,985 06	296,945 "	35,007 040 06	60 44
1872	1,469 6	69,664,285 46	172,958 01	27,201,109 85	42 658,106 65	416,772 92	42,211,333 73	72 82
1873	1,871 1	85 822 196 70	153,768 14	23,015,586 13	62,957,378 71	346,516 "	62,610 362 71	68 97
1874	1,925 1	87,160,707 76	125 834 43	26,711,178 12	60,571,364 07	3 4,187 27	60 200 976 80	65 15
1875	1,956 5	89,124,045 81	171,889 78	30,888,955 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	63 69
1876	2,053 2	90,519,922 84	109 735 42	32,682,771 35	57,974,882 91	222,444 08	57,752,438 83	61 09
1877	2,144 7	90,309 704 84	103 656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,855 24	55,232,284 05	60 04
1878	2,435 3	95 697,095 92	98 794 68	38,060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	55 89
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	58 88
1880	2,724 0	113,785,285 40	88,786 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	62 56
1881	2,869 0	113,395,143 17	102,343 69	41,812,932 11	71,664 554 55	658,277 34	71,006 282 51	62 42
1882	3,001 0	119,256 301 41	90,131 37	44 537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,748 84	59 94
1883	3,074 1	121,847,603 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 49
1884	3 129 0	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	58 35
1885	3,173 1	119,689,431 99	104,474 24	49,719,332 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	56 56
1886	3,199 0	116,479 614 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	53 72
1887	3,216 6	124,037,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	"	66,689,605 26	54 57
1888	3,256 8	131,525,110 04	87,506 41	61,641,987 93	69,971 3 8 50	"	69,971 328 50	53 16
1889	3,255 4	136,855 399 87	64,714 47	67,205,551 54	74,714,532 80	"	74,714,532 80	59 50
1890	3,249 6	141,190,895 75	60 923 32	57,206,295 61	84,010,523 40	"	84,010,523 40	58 90
1891	3,269 4	142,736,911 33	80,744 49	58,591,041 06	84,224,514 76	"	84,224,514 76	56 04
1892	3,258 8	139,937,101 68	59,247 92	57,545,921 04	87,460,428 76	"	87 490,428 76	56 57
1893	3,278 7	145,577,138 99	67,857 08	64,016,481 38	81,593,514 69	"	81,593,514 69	56 57
1894	3,288 6	152,891,046 50	57,842 38	66,437,119 79	86,457,469 29	"	86,457,469 29	56 57
1895	3 298 8	154,400 287 37	67 063 14	64,011 038 33	90,436,312 18	"	90,436,312 18	56 57
1896	3,330 4	160,347,651 70	57 111 56	69,677,457 76	90,757,305 51	"	90,757,305 51	59 90
1897	3,340 0	170,345,000 37	57 727 48	68,331,187 84	102,081,510 01	(*)	102,081,510 01	
		3,948,670,061 99	5,245,911 97	1,643,195,705 15	2,310,720,268 77	11,090,438 79	2,299,629,829 98	
		3,953,915,973 92		3,953,915 973 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'État.*

N° IX. — Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine, en faisant entrer en ligne
(Voir annexes n°)

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	COMPTE D'EXPLOITATION			CHARGES financières. (V. tabl. IX bis.)	RESTE			
		RECETTES brutes. (V. annexe VIII.)	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	RECETTES nettes.		SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
						ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1835	13.5	269,362 50	168,847 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	138,339 77	258,121 57	"	325,120 62	"
1837	80.8	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	410,381 01	"	182,491 55	142,626 07	"
1838	202.6	3,098,267 60	2,768,616 64	329,651 02	1,046,218 61	"	716,567 59	"	573,941 52
1839	273.3	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,621,176 10	"	421,283 47	"	995,224 99
1840	324.7	5,355,946 58	3,077,994 68	2,277,952 30	2,223,152 34	51,799 96	"	"	943,423 03
1841	340.5	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,677,871 61	"	865,450 47	"	1,808,875 50
1842	398.5	7,501,562 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,431,285 50	"	411,897 32	"	2,220,772 82
1843	485.5	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,646,416 30	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77
1844	559.8	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,433 72	5,844,677 89	"	614,244 17	"	3,846,485 94
1845	559.8	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	6,168,202 87	"	53,637 81	"	3,900,103 75
1846	559.8	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,380,338 56	65,953 88	"	"	3,834,149 87
1847	569.6	14,776,388 10	9,501,485 42	5,274,902 68	6,676,448 09	"	1,401,545 41	"	5,235,697 28
1848	594.9	12,302,826 29	8,857,512 47	3,445,313 82	6,954,615 34	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80
1849	624.6	13,291,528 53	8,164,109 73	5,127,421 89	7,240,776 78	"	2,113,354 08	"	10,858,381 78
1850	624.6	15,106,596 54	9,194,687 39	5,911,729 15	7,427,237 57	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20
1851	624.6	16,338,291 49	8,698,922 14	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	"	"	10,725,966 55
1853	631.4	19,745,912 66	10,013,360 08	9,732,551 98	7,749,816 78	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35
1854	638.6	22,748,574 52	11,292,448 49	11,456,126 03	8,109,331 17	3,346,794 86	"	"	5,396,430 49
1855	652.4	24,623,943 11	13,058,256 70	11,565,686 41	8,693,103 19	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27
1856	713.1	24,705,088 82	14,638,288 67	10,066,800 15	8,998,435 85	1,068,364 30	"	"	1,365,482 97
1857	744.6	25,598,944 74	14,520,858 79	11,078,085 95	9,893,597 02	1,184,488 93	"	"	180,994 04
1858	745.7	27,380,806 31	14,961,971 94	12,418,834 37	10,099,906 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	14,272,624 50	15,413,295 05	10,313,668 64	5,099,626 41	"	10,547,060 35	"
1861	748.6	33,733,191 66	15,363,893 81	18,369,295 85	10,618,702 20	7,750,593 65	"	18,397,654 44	"
1862	748.6	32,661,721 37	13,208,556 36	17,453,165 01	10,821,715 04	6,631,449 97	"	25,020,103 97	"
1863	748.6	33,976,414 31	15,782,963 70	18,193,450 61	11,261,781 83	6,931,868 78	"	31,960,772 75	"
1864	748.6	36,329,016 90	17,372,116 15	18,957,800 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 "	21,400,115 07	14,906,820 93	12,878,574 88	2,028,246 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 44	"	50,028,205 34	"
1868	862.7	41,987,823 50	24,074,064 05	17,913,759 51	14,295,915 57	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"
1869	862.7	43,500,529 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	19,440,569 16	14,217,418 25	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"
1871	1,422.2	66,970,757 76	35,303,955 06	31,666,772 70	21,237,722 81	10,429,049 89	"	73,908,348 11	"
1872	1,459.6	69,837,276 50	42,628,106 65	27,209,169 85	23,205,996 78	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"
1873	1,871.1	85,675,964 84	62,957,378 71	22,718,586 13	31,886,329 37	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"
1874	1,925.1	87,286,542 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	82,293,936 59	58,407,069 68	30,888,925 91	35,601,880 44	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"
1876	2,053.2	90,629,638 26	57,916,882 91	32,682,755 35	36,569,325 97	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"
1877	2,144.7	90,413,361 83	55,436,139 29	34,977,222 54	39,789,122 95	"	4,321,900 41	48,348,130 93	"
1878	2,435.3	95,795,893 60	57,723,136 43	38,069,757 17	41,931,534 76	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"
1879	2,552.0	100,190,870 33	59,446,768 82	40,744,101 51	43,501,828 23	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"
1880	2,724.0	113,874,074 41	68,657,314 40	45,216,760 01	46,758,178 11	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"
1881	2,869.5	113,497,486 96	71,664,554 85	41,832,932 11	49,686,669 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	25,115,998 73	"
1883	3,074.1	121,948,739 77	73,421,071 37	48,527,668 40	53,730,028 50	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"
1884	3,129.0	120,193,486 53	71,824,791 77	48,368,694 76	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	7,037,561 78	"
1886	3,199.9	116,529,508 66	55,916,590 15	50,612,958 51	56,257,983 28	"	5,645,024 77	1,392,537 01	"
1887	3,216.6	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 89	59,905,082 92	6,543,057 94	"	7,935,591 95	"
1888	3,226.8	131,612,016 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	74,714,532 50	62,205,551 54	52,055,094 10	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"
1890	3,248.6	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	52,881,916 20	4,324,449 41	"	32,870,596 81	"
1891	3,269.4	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	53,710,328 90	4,881,712 10	"	37,682,308 97	"
1892	3,275.8	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 01	54,321,626 83	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"
1893	3,278.7	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 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 79	55,748,797 94	10,688,021 85	"	60,566,373 15	"
1895	3,298.8	154,467,350 51	90,436,312 18	64,031,038 33	56,448,191 59	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"
1896	3,330.4	160,474,763 26	90,757,305 51	69,717,457 75	57,689,084 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	58,497,911 77	9,833,196 07	"	89,969,789 20	"
		3,953,015,973 92	2,310,720,268 77	1,643,195,705 15	1,533,225,915 95	179,305,538 03	89,335,748 83		
Défécité total sans les intérêts en compte-courant . . . fr.						89,969,789 20			

de compte les pensions allouées aux fonctionnaires et agents du chemin de fer de l'État.

III et IV.

SITUATION Y COMPRIS LA PRISE EN CHARGE DES PENSIONS CIVILES.										ANNÉE.
MONTANT des pensions.	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits du montant des pensions.		INTÉRÊTS en compte-courant.		SOLDES ANNUELS avec intérêts en compte-courant.		SOLDES ACCUMULÉS avec intérêts en compte-courant.			
	ACTIF.	PASSIF.	de l'année.	des soldes accumulés.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
									S		9	10	13	14	15	16	17	18
"	65,999 05	"	2,010 30	"	69,009 35	"	69,009 35	"	1835	
"	258,121 57	"	7,889 17	2,760 37	268,771 11	"	337,780 46	"	1836	
"	"	182,494 55	4,557 73	13,511 22	"	164,425 09	173,354 86	"	1837	
"	"	716,567 59	6,593 02	6,034 12	"	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	
"	"	865,450 47	36,248 42	— 35,549 03	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1841	
"	"	411,897 32	60,447 76	— 70,139 08	"	421,588 64	"	2,175,065 61	1842	
"	"	1,011,448 95	72,699 35	— 87,002 62	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	1843	
80 "	"	614,324 17	105,407 07	— 128,032 71	"	636,949 81	"	3,837,787 64	1844	
826 "	"	54,463 81	122,274 78	— 153,510 70	"	55,699 73	"	3,923,467 37	1845	
1,283 "	64,630 88	"	128,900 59	— 156,938 70	30,652 77	"	"	3,886,614 60	1846	
1,319 "	"	1,402,864 41	103,067 99	— 155,472 58	"	1,453,329 "	"	5,349,143 60	1847	
1,768 "	"	3,511,099 52	67,372 02	— 213,605 74	"	3,657,333 24	"	8,997,476 84	1848	
1,920 "	"	2,115,274 98	99,454 93	— 359,899 07	"	2,375,719 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 56	"	13,364,604 32	1851	
5,355 "	1,388,975 52	"	173,907 61	— 534,584 18	1,028,298 95	"	"	12,333,705 37	1852	
5,327 "	1,977,408 20	"	184,466 89	— 493,452 22	1,072,422 87	"	"	10,603,852 50	1853	
5,281 "	3,341,513 86	"	220,018 36	— 426,555 31	3,134,976 91	"	"	7,528,905 59	1854	
4,759 "	2,957,824 22	"	219,204 17	— 301,156 23	2,875,872 16	"	"	4,633,033 43	1855	
7,325 "	1,061,039 30	"	185,946 26	— 186,121 34	1,081,863 22	"	"	3,591,170 21	1856	
21,449 "	1,163,039 93	"	206,031 93	— 143,646 81	1,225,435 05	"	"	2,303,726 16	1857	
27,050 "	2,291,788 27	"	231,005 63	— 94,629 41	2,428,164 49	"	62,429 33	"	1858	
27,773 "	3,381,818 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 "	7,718,692 65	"	346,842 74	368,447 49	8,443,982 68	"	17,645,170 26	"	1861	
32,349 "	6,599,100 97	"	328,406 91	705,806 80	7,633,314 63	"	25,278,484 96	"	1862	
40,317 "	6,891,351 78	"	341,590 96	1,011,139 39	8,244,082 13	"	35,522,567 09	"	1863	
43,410 "	7,263,177 03	"	354,713 11	1,340,902 67	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864	
53,619 "	6,609,693 67	"	347,372 77	1,699,254 39	8,656,320 23	"	58,137,679 43	"	1865	
72,004 "	1,956,192 05	"	269,890 94	2,045,507 20	4,267,580 19	"	55,405,260 32	"	1866	
81,936 "	1,987,451 44	"	283,141 23	2,216,210 40	4,486,803 07	"	59,892,083 39	"	1867	
79,526 "	3,538,317 94	"	319,974 75	2,395,682 53	6,234,972 22	"	66,146,035 61	"	1868	
78,391 "	4,531,707 03	"	339,389 37	2,645,841 42	7,516,937 82	"	73,662,973 43	"	1869	
87,294 "	5,135,855 91	"	352,334 17	2,946,518 93	8,434,710 01	"	82,097,683 44	"	1870	
91,907 "	10,337,142 89	"	542,020 43	3,283,907 33	14,163,070 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	341,493 82	4,178,537 26	"	4,449,914 16	100,013,487 47	"	1873	
102,461 "	"	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 "	"	4,965,341 41	656,548 78	3,879,503 86	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877	
188,130 "	"	4,058,907 59	715,307 70	3,862,312 31	518,712 42	"	97,076,520 44	"	1878	
193,161 "	"	2,950,887 72	767,314 67	3,833,050 81	1,699,487 66	"	98,776,008 10	"	1879	
193,346 "	"	1,734,764 10	847,927 06	3,951,040 32	3,064,293 29	"	101,840,211 36	"	1880	
202,845 "	"	8,050,522 59	776,812 38	4,073,608 44	"	3,206,071 77	98,834,139 61	"	1881	
217,030 "	"	7,425,562 20	805,035 59	3,945,365 58	"	2,675,140 03	95,958,999 56	"	1882	
258,207 "	"	5,460,567 20	836,522 94	3,838,359 98	"	785,684 28	95,173,315 30	"	1883	
295,529 "	"	6,856,295 "	828,555 35	3,806,932 60	"	2,220,807 07	92,952,508 25	"	1884	
309,240 "	"	6,625,550 75	649,489 87	3,718,100 33	"	2,037,960 55	90,894,517 76	"	1885	
351,731 "	"	5,996,755 77	871,480 72	3,635,781 90	"	1,469,493 15	89,405,054 55	"	1886	
353,876 "	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 81	3,995,430 90	14,726,763 18	"	128,881,932 09	"	1889	
464,579 "	3,859,870 41	"	928,876 53	4,510,867 62	9,299,614 56	"	138,181,546 65	"	1890	
482,550 "	4,309,162 16	"	952,134 "	4,836,354 12	10,187,650 24	"	148,369,196 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 26	5,502,415 17	14,955,313 55	"	172,167,175 77	"	1893	
561,209 "	10,127,412 85	"	1,088,003 20	6,026,901 14	17,242,317 19	"	189,439,492 96	"	1894	
615,012 "	6,966,834 74	"	1,044,917 46	6,630,392 25	14,642,134 45	"	204,081,627 41	"	1895	
675,629 "	11,312,744 24	"	1,140,861 55	7,142,856 96	19,595,462 75	"	223,678,099 16	"	1896	
724,113 "	9,109,083 07	"	1,116,517 87	7,828,733 16	18,054,331 10	"	241,732,424 26	"	1897	
9,484,884 "	172,038,846 03	92,153,940 83	28,345,901 43	132,901,621 63	276,261,423 01	34,531,999 63				
(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.

N° IX^{bis}. — Charges financières depuis l'origine.

(Voir tableau n° IV.)

ANNÉES.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	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.				
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 89	85,187 72	"	"	"	2,677,871 61
1842	3,317,520 47	116,765 03	"	"	"	3,434,285 50
1843	4,493,448 06	150,968 24	"	"	"	4,644,416 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	46,368 32	"	"	6,676,448 09
1848	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	"	"	6,954,645 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	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	"	"	7,475,769 42
1852	6,786,905 81	307,483 46	424,031 15	"	"	7,518,420 45
1853	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	"	"	7,749,816 78
1854	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	"	"	8,109,331 17
1855	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	"	"	8,603,103 19
1856	7,190,685 03	374,326 92	1,424,423 90	"	"	8,998,435 85
1857	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	"	"	9,893,597 02
1858	7,986,487 "	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	468,545 46	1,800,374 68	"	"	10,313,668 64
1861	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	"	"	10,618,702 20
1862	8,304,849 "	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	3,562,595 18	"	"	14,219,058 85
1870	9,974,919 02	769,368 26	3,473,132 97	"	"	14,217,418 25
1871	11,444,590 "	845,446 05	8,947,087 76	"	"	21,237,722 81
1872	12,168,612 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	"	23,205,996 78
1873	19,298,408 30	1,154,535 56	10,933,325 51	500,000 "	"	31,886,329 37
1874	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 "	"	33,985,419 52
1875	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 "	"	35,601,880 49
1876	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 "	"	36,569,325 97
1877	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 "	"	39,799,122 93
1878	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 "	"	41,931,534 76
1879	37,311,443 "	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 "	"	43,501,828 23
1880	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 "	"	46,758,178 11
1881	42,085,242 95	2,393,103 56	4,590,590 83	500,000 "	117,672 36	49,686,609 70
1882	44,473,237 84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 "	"	51,746,056 66
1883	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 "	149,961 90	53,730,038 60
1884	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 "	200,000 "	54,928,460 76
1885	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 "	600,000 "	56,237,983 28
1886	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 "	400,000 "	56,905,543 48
1887	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 "	157,962 15	50,305,082 92
1888	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 "	13,474 69	51,251,192 94
1889	43,334,239 39	3,834,501 10	4,385,906 14	500,000 "	447 47	52,035,094 10
1890	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 "	"	52,881,846 20
1891	44,367,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 "	"	53,710,328 90
1892	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 "	"	54,321,626 83
1893	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 "	"	55,045,313 26
1894	45,736,040 23	4,713,360 41	5,079,797 30	219,600 "	"	55,748,747 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	5,128,408 25	5,290,080 33	219,600 "	"	57,689,084 51
1897	47,650,866 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					

A. B. Les charges d'intérêts et d'amortissement ont été calculées d'après les pour cent annuels ci-après :

- 1° De 1835 au 31 décembre 1886 (50 annuités) 4.1207750
 2° { de 1887 { a) pour le capital restant à amortir fin 1886 (voir p. 89 de 1887) (74 2/3 annuités) 3.7904798
 { à fin 1897 { b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités) 3.6637810

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.
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités . . .	505,960 »	»	505,960 »	490,400 »	512,118 59
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	432,000 »	»	432,000 »	430,600 »	425,655 56
	Matériel et fournitures de bureau	877,400 »	»	877,400 »	718,940 »	718,940 »
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration . . .	70,000 »	»	70,000 »	70,000 »	70,000 »
	Secours aux ouvriers . . .	400,000 »	25 »	400,025 »	75,475 »	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 »	11,336 67
		1,767,460 »	25 »	1,767,485 »	1,565,015 »	1,581,364 12
Voies et travaux.	Traitements et { entretien . . .	1,721,455 46	»	1,721,455 46	1,670,707 30	1,843,886 38
	indemnités. { construction . . .	(1) 128,124 54	»	128,124 54	400,292 70	400,292 70
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	6,666,000 »	»	6,666,000 »	6,505,000 »	6,519,636 59
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . .	4,869,000 »	»	4,869,000 »	4,569,000 »	4,569,000 »
	Travaux d'entretien et d'amélioration . . .	7,850,000 »	10,439 »	7,890,139 »	7,845,000 »	7,944,623 10
		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 »	2,051,919 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 . . .	18,262,790 »	260,000 »	18,522,790 »	17,072,325 »	16,674,750 45
	Renouvellement exceptionnel . . .	»	3,347,210 »	3,387,210 »	»	»
		16,637,690 »	3,647,589 »	50,285,279 »	42,092,585 »	41,829,847 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 16
	Primes . . .	447,100 »	»	447,100 »	500,000 »	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 . . .	1,650,000 »	400,000 »	2,050,000 »	2,052,000 »	2,175,522 50
	Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel . . .	12,000 »	»	12,000 »	15,700 »	15,641 36
		26,329,810 »	400,210 »	26,730,050 »	25,210,080 »	25,116,371 63
Perception et contrôle des recettes et des matières.	Traitements et indemnités . . .	2,019,990 »	»	2,019,990 »	1,956,100 »	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 55
A ajouter (Voir ci-contre) . . . fr.				151 55		151 55
(1) Report au capital.				102,209,664 55		
Reste pour l'exercice 1897				128,424 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 concedées exploitées par l'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice.
1880	115,785,288 40	4,504,122 59	109,281,166 01	105,125,070 82	4,195,571 90
1885	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595 48
1890	141,190,895 75	4,576,115 55	150,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128 88
1895	154,400,287 57	5,085,515 08	149,516,775 59	146,097,265 71	5,446,569 "
1896	160,547,651 70	5,290,080 55	155,057,571 57	151,469,754 74	5,609,948 47
1897	170,545,000 57	5,582,707 09	165,062,295 28	161,228,701 26	5,855,592 02
Total des autres années.	5,088,951,506 41	165,789,088 67	2,025,142,417 74		
ENSEMBLE.	5,948,670,001 99	194,440,626 45	5,754,225,435 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 les stations.	BAGAGES.	COLIS journaliers.	COLIS par expresse Services intérieurs 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 60
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	44,939,856 66	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85
1895	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 69	63,940 07	1,235,118 22	2,063,577 76	256,025 72	63,387 05
1896	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,916 84	1,291,561 58	2,046,974 76	269,436 18	64,433 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.	1,066,439,665 65	1,142,963 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	659,333 32	28,249,013 34	50,768,203 69	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.)	ALIÉNATIONS, subsidés, etc. Sommes soustraites du capital à titre d'amortisse- ment indirect. 1	LOCATION					PRIX DE VENTE		
		de terrains. 2	de bâtimens. 3	de cafés- restaurants. 4	d'herbages, d'oseraies, etc. 5	de vidanges. 6	du mobilier et du matériel hors d'usage 7	d'objets non réclamés. 8	d'arbres, de plantations, d'her- bages. 9
1890	123,263 86	29,262 65	15,175 52	(1)	18,556 11	2,122,45	6,318 50	8,880 25	5,174 66
1885	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,835 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1890	63,168 35	20,979 08	6,464 56	"	7,400 54	"	5,700 "	15,120 42	2,161 50
1895	18,911 11	17,549 02	7,583 17	"	7,432 92	"	4,973 "	13,783 94	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	121,177 74	368,607 32
ENSEMBLE	5,607,439 82	1,017,411 04	357,688 87	700,805 42	557,225 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.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RECOURIR.	Parts du Trésor depuis l'origine dans les recettes du che- min de fer. (a)	Observations.
POUR chaque exercice	DEPUIS L'ORIGINE.			
109,517,042 72	1,518,250,270 95	2,525,892 16	1,520,556,163 11	(a) Non compris les produits divers. Voir annexe n° XIII.
115,700,015 10	2,091,716,595 52	2,025,896 55	2,095,740,491 85	
156,614,780 22	2,721,633,526 88	1,057,722 05	2,722,695,248 91	
149,545,654 71	2,454,081,459 07	22,151 84	3,454,105,570 91	
155,079,705 21	5,589,161,142 28	"	3,589,161,142 28	
165,062,295 28	5,754,225,455 56	"	5,754,225,455 56	

trains de voyageurs et trains de marchandises.

			TRAINS DE MARCHANDISES.					ENSEMBLE
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaires	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires	TOTAL.	
119,073 41	271,682 29	41,474,659 22	4,697,766 55	64,424,595 72	1,062,220 42	2,125,016 49	72,310 599 15	113,785,288 46
157,575 05	465,914 22	46,553,670 92	5,219,047 98	64,897 129 89	1,089,111 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	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75
193,706 76	449,109 17	56,537,683 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,615 12	3,537,154 84	97,862,403 61	154,400,287 37
207,835 96	416,945 20	59,152,887 24	7,059,583 03	90 006,157 44	1,432,512 74	2,646,481 25	101,191,764 46	160,347,651 70
218,659 86	431 910 62	63,910,988 58	7,360 757 71	94,775,292 59	1,507,158 05	2,787,833 44	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	24,014,219 22	66 627 849 94	1,900,232,812 12	3,089,558,608 74
5,264,348 15	9,437,043 55	1,507,106,856 12	176,799,128 57	2,147,037,485 07	31,812 949 99	82,530,734 37	2,442,190 308 "	4,949,297,164 12
Créance 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 d'enca sur fonds d'ad- judication	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances 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 15, 16 et 17)	TOTAUX. col 1 et 18)
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
3,265 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
3,065,10	"	"	"	729 29	67,063 14	"	"	67,063 14	85,974 25
4 781 68	"	"	"	339 07	87,111 56	"	"	87,111 56	135,565 34
3 827 18	"	"	"	325 47	67,727 48	"	"	67 727 48	87,314 05
57,647 36	50 559 85	2,520 51	74,131 68	6,563 47	4,227 78 70	342,637 42	200 000 "	4,769,826 18	10,093,369 75
77,433 10	50,559 85	2,520 51	74,131 66	8,870 66	4 703,574 51	342 037 42	200,000 "	5,245 911 93	10,013,351 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.

	1880.	1885.	1890.	1895.	1896.	1897.
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes exploitées. { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice.	279,855,928 96	312,213,850 90	315,402,894 71	371,317,251 20	318,267,989 19	385,466,034 40
Lignes en construction (Annexe V).	a) 245,603 07	a) 936,403 45	a) 2,716,186 51	a) 6,366,436 18	a) 5,159,514 10	a) 9,290,816 79
Ensemble pour lignes construites directement par l'État. . .	280,101,532 03	313,150,254 35	318,119,081 22	377,683,687 38	323,427,503 29	394,756,851 19
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lots des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878. { en exploitation ⁽¹⁾ . en construction	77,644,905 88	140,379,275 60	155,352,622 31	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10
Para- chèvement. { Travaux livrés à l'exploitation — d'extension, non achevés à fin d'exercice.	1,107,577 02	5,736,567 51	7,546,664 54	9,640,762 31	10,167,186 60	11,680,875 48
Ensemble pour lignes construites à forfait. . .	91,157,477 02	146,115,842 11	162,899,286 85	165,649,886 41	166,176,310 70	167,690,000 88
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76			
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08			
Dendre et Waes (— en 1878 — en 1877).	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51			
Saint-Ghislain à Erbisœul	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "			
Lierre à Turnhout	"	4,300,000 "	4,300,000 "			
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-litige).	12,500,000 "	12,500,000 "	12,500,000 "			
Marbehan à Vervin et à Lamorteu 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 Remboursement des cautionnements.	17,380,762 72	17,380,762 72	17,441,982 42			
Dassins 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). en charge { actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885). des { primes (converties en 3 1/2, en 1885).	34,628,581 80	74,399,400 "	127,355,106 80	127,355,106 80		
Para- chèvement. { Travaux prévus lors du rachat Autres travaux livrés à l'exploitation Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice.	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
Ensemble pour lignes rachetées. . .	431,903,715 63	474,725,192 62	494,064,655 73	494,455,461 91	502,818,907 24	503,990,179 15
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :						
Parachèvement. { Travaux livrés à l'exploitation. — non achevés à fin d'exercice.	3,296,747 48	6,235,316 46	7,716,623 67	9,766,309 72	10,104,072 66	10,471,978 80
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 66	10,471,978 80
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.						
	22,272,727 36	31,725,042 39	33,236,319 29	38,459,191 "	39,369,983 73	40,399,584 92
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.						
	7,252,481 55	8,363,982 34	9,310,163 54	10,917,148 15	11,341,429 53	11,729,052 22
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillages des ateliers, etc :						
1 ^{re} Commandé par l'État	134,814,140 37	191,539,395 10	213,127,399 42	238,968,414 88	246,612,636 02	260,793,192 30
2 ^{de} 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.	201,383,579 25	258,610,783 34	280,208,787 66	306,039,803 12	313,684,024 26	327,864,580 54
H. Intérêts intercalaires des capitaux						
Ensemble des capitaux engagés par l'État. . .	1,167,461,260 32	1,245,066,461 48	1,315,864,218 40	1,406,962,287 87	1,435,024,084 65	1,468,066,925 38
Lignes en exploitation	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) 97,140 43	a) 323,606 90	a) 552,188 34	a) 491,475 67	a) 1,006,665 88
Total général de premier établissement. . . fr.	1,072,266,625 66	1,261,537,537 80	1,333,529,702 86	1,426,141,617 15	1,461,486,036 94	1,488,150,312 38
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire : 1 ^{re} pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéras ci-dessus). 2 ^{de} pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.)	12,654,319 73	7,123,611 73	3,359,093 41	6,918,624 52	13,718,882 01	20,482,294 68
	4,207,814 71	4,831,160 98	5,397,249 56	6,165,479 08	6,214,232 86	6,233,819 43
Reste capital utile. fr.	1,055,404,494 23	1,249,582,765 15	1,324,773,359 89	1,413,057,513 55	1,441,552,921 17	1,461,434,198 27

(1) 1^{re} Non compris 2,885,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le Département des Finances : l'État ayant distrait 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 Châtelet et Chimay à la frontière française.
2^{de} 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 distrait des concessions octroyées. Les lignes de Mellet à Hastière, d'Hastière à Gedinne.

N° XV. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

		DATES des reprises	1896.	1897.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. . .	—	828,215	(¹) 683,920	(¹) 146,430	830,350
	à forfait pour son compte	—	701,843	25,266	676,583	701,849
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,470	25,329	5,141	30,470
	Luxembourg (²)	1 janv. 1873	308,916	238,987	69,929	308,916
	Bassins-Houillers (³) . .	1 janv. 1871	638,687	133,562	505,217	638,779
			978,073	397,878	580,287	978,165
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (⁵) . . .	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (⁶) . . .	9 juin 1853	104,235	103,708	527	104,235
	Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	240,569	6,391	234,584	240,975
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,241	»	9,241	9,241
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,911	26,911	»	26,911
	Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	31,853	»	31,853	31,853
	Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	37,196	»	37,196	37,196
			462,458	137,010	325,854	462,864
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .		»	2,970,589	1,244,074	1,729,154	2,973,228
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,714	43,714	»	43,714
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	56,376	56,376	»	56,376
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,554	16,134	2,420	18,554
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,505	»	34,505	34,505
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,822	»	54,822	54,822
	Hesbaye-Condrez. . . .	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			324,465	158,367	166,098	324,465
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (⁷).		»	14,220	2,874	11,346	14,220
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (⁸).		»	28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État		»	3,338,024	1,406,315	1,934,348	3,340,663

(¹) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1836 à la Société concessionnaire de Landen à Has-selt.

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

(³) Cette ligne doit être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement ou de la conversion en titres 5 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé le service des intérêts et de l'amortissement depuis le 1^{er} janvier 1875.

(⁴) Racheté par annuités le 1^{er} janvier 1877 (voir page 317 du Compte rendu de 1878).

(⁵) Racheté par annuités en 1872 et comptant le 1^{er} janvier 1877, loi du 25 juin 1877.

(⁶) — — — — — en 1876 — — — — — le 1^{er} mai 1877.

(⁷) Savoir, voies communes dans les stations de Dirst, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thieft, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ronsart, Erquennes, Lobbes, Chimay, Berzé, Fleurus, Jamionix, Acoz, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaete et Ecclou.

(⁸) Sections de Deynze à Thieft, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquetry. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1895.)

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 »	5,976,312	2,005,144	7,981,456	8,024,241
		Hilff de 29 kilog.	»	225,717	225,717	227,299
		divers de 7, 18, 21, 30 et 32k.	13,818	25,520	39,138	43,370
	Ensemble.		8,653,604	2,268,298	10,901,902	10,691,337
	Rails en fer		655,095	1,792,471	2,447,566	2,556,785
Total.			9,288,699	4,060,769	13,349,468	13,228,122
Nombre.	Billes	en chêne	5,659,119	1,649,810	7,308,929	7,229,641
		en sapin	57,386	248,158	305,544	306,557
		en hêtre	17,185	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.			1896.	
			Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	1876	49,952	»	94,690	94,690	94,918	
—	1877	75,188	»	94,690	94,690	94,918	
		123,140	»	94,690	94,690	94,918	
Longrines et traverses Des- serres et Battig.	1878	4,000	»	444	444	444	
Traverses de Soignies . . .	1878	4,745	517	530	1,047	1,610	
— de Wautherin . .	1879	403,525	34,444	60,839	92,283	102,839	40k.17 par traverse.
— — . . .	»	47,993	34,444	60,839	92,283	102,839	
		454,233	34,961	61,510	93,471	104,590	
Traverses A en acier, mod. Joste	1886	(2) 28,550	23,428	509	23,937	25,008	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	—	26,250	19,499	2,307	21,806	25,597	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard.	—	5,625	754	3,243	3,997	3,463	Type néerl. 105 k. par traverse.
		60,425	43,378	6,029	49,407	54,068	(1) Mètres courants de voie simple.
ENSEMBLE. . .		339,798	75,339	162,229	237,568	253,576	(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kil. pièce.

Type néerl. 75 k. par
traverse.
Type néerl. 75 k. par
traverse.
Type néerl. 105 k. par
traverse.
(1) Mètres courants
de voie simple.
(2) Dont 2,300 tra-
verses réduites du
L. L. pesant 55 kil.
pièce.

N° XVII. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

			Longueur.	En p. %.
Pentes et rampes . . .	au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,295,658	48.62
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	878,379	18.62
		10 — 15 — —	462,500	9.81
		15 — 20 — —	285,642	6.06
		20 — 30 — —	39,799	0.84
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.		5,214	0.11
Paliers			752,056	15.94
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XV)			29,750	"
			(¹) 4,746,978	100. »
Alignements droits			3,068,281	65.05
Courbes à rayon . . .	de plus de . . .	de 200 mètres et moins	24,869	0.52
		200 à 300 mètres.	64,290	1.56
		300 à 500 —	346,680	7.35
		500 à 700 —	180,637	3.83
		700 mètres	1,052,471	21.80
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XV)			29,750	"
			(¹) 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'iguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord. . .	154,680 ^m	106,705 ^m	52	66	1	14	15
Liège	122,216	114,522	51	88	5	23	27
Gand	192,598	78,529	26	95	"	10	25
Tournai.	102,712	82,595	27	77	9	9	23
Mons	50,023	59,180	34	38	"	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	104,752	60	74	4	7	30
Charleroy.	42,550	28,073	24	54	"	4	11
Namur	119,179	44,599	27	60	"	12	14
Arlon	129,872	69,668	14	58	10	8	10
Anvers	99,157	"	50	50	"	5	17
	1,157,988 ^m	668,205 ^m	505	658	29	96	176

(¹) Non compris les 2,187,654 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. *	624,943 »	55,958 »	4,974 »	682,875 »
{ de 38 — . . .	835,452 »	4,556,443 »	117,987 »	2,509,584 »
{ en fer	7,776 »	425,438 »	456,989 »	889,903 »
Billes en bois.	4,505,477 »	763,046 »	469,974 »	2,438,494 »
Traverses métalliques	855 »	246,431 »	23,803 »	241,089 »
Bois spéciaux.	468,821 »	127,716 »	40,718 »	607,255 »
Voies { Rails.	»	41,795 »	2,541 »	44,336 »
système Hillé. { Longrines	»	8,442 »	42,408 »	20,250 »
Croisements et { renforcés. . . . *	349,376 »	40,884 »	407 »	390,667 »
traversées { ordinaires	363,488 »	293,197 »	43,594 »	670,279 »
Excen- { en rails renforcés . . . *	242,557 »	22,650 »	»	265,207 »
triques { en rails ordinaires . . .	422,892 »	174,540 »	7,363 »	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, éclis- ses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclenchement, etc.	renforcés * 328,008 » ordinaires. 324,867 »	46,744 » 701,503 »	5,444 » 420,510 »	350,493 » 4,443,380 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, con- trepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	448,393 »	85,319 »	40,362 »	244,074 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.	827,365 »	474,438 »	405,814 »	4,404,644 »
En dépôt, fin 1897 fr.	6,445,387 »	4,800,923 »	4,076,222 »	12,322,532 »
Vendus { restant à livrer . . . fr.	»	»	6,250 »	6,250 »
{ liv. (pr mém.) 869,014-77 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration, fin 1897. fr.	6,445,387 »	4,800,923 »	4,069,972 »	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° XIX. — *Effectif du matériel*

		1897.	1896.
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives { à voyageurs.	619 615
		Locomotives { à marchandises	706 712
		Locomotives { de gare	506 293
		Locomotives { à voyageurs express.	48 32
		Locomotives { pour fortes rampes à marchandises	456 376
	Total. . .		2,115 2,028
	pour les lignes secondaires.	Locomotives { fourgons	46 46
		Locomotives { tenders pour fortes rampes. . .	96 85
		Voitures à vapeur.	54 54
	Total. . .		196 185
Ensemble des moteurs ⁽¹⁾ ⁽²⁾ . . .		2,311	2,211
Tenders indépendants ⁽²⁾		1,507	1,421
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽⁴⁾	pour les lignes principales.	Voitures ⁽³⁾ . { 1 ^{re} classe	466 471
		Voitures ⁽³⁾ . { 2 ^e —	450 451
		Voitures ⁽³⁾ . { 5 ^e —	1,971 1,946
		Voitures ⁽³⁾ . { mixtes.	644 608
		Fourgons à bagages	745 741
		Voitures. { cellulaires	18 18
		Voitures. { funéraires	11 11
		Voitures. { postales	65 63
		Wagons fermés pour petits colis	527 518
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . .	128 128
		Boxes et wagons pour chevaux	191 192
	Total ⁽⁴⁾ . . .		4,996 4,927
	pour les lignes secondaires.	Voitures { 1 ^{re} classe	1 1
		Voitures { 2 ^e —	5 5
		Voitures { 5 ^e —	497 500
		Voitures { mixtes.	508 516
		Voitures { fourgons	151 158
		Fourgons à bagages indépendants.	17 17
		— — adhérents aux locomotives. . .	46 46
		Voitures à vapeur	54 54
	Total. . .		1,079 1,097
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS ⁽⁴⁾ . .		6,075	6,024

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

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

(3) Y compris 3 voitures pour malades.

(4) 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	834
Wagons fermés	5	142	151
	7 1/2	2	2
— pour coton et laine	10	8,692	7,744
— pour coke, laine et minerais	10	1,307	1,307
— — — — —	10	1,782	1,965
— — — — —	12	1,927	1,739
— — — — —	15	543	499
— pour charbon	10	18,095	18,615
— — — — —	12	7,744	7,134
— — — — —	15	4,165	2,729
— à chevrons mobiles	10	1	1
— plats à 4 roues	10	2,581	2,602
— — — — —	15	195	150
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 8 — — — — —	20	885	840
— — 8 — — — — —	25	15	15
— — 8 — — — — —	50	6	6
Total pour le service commercial (1)		48,788	46,075
<i>Wagons pour services divers.</i>			
Wagons pour transports spéciaux	10	5	5
	55	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
	10	74	75
— — transp ^t de combust. en paniers	"	52	52
— — vérification de ponts à peser.	"	12	15
— — bâches à eau	"	6	6
— de secours	"	49	51
— 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)		1,477	1,485
ENSEMBLE DES WAGONS (1)		50,265	47,558
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS.		56,540	53,582

Bâches pour couvrir les chargements (1) 17,626 17,199

(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, ann XVIII	ENTRÉES.					SORTIES					Augmentation ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUELEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUELEMENT		TOTAL	PREMIER établissement — Changement de classification	A RENOUELER		TOTAL	Existant.		Devant EXISTER	Avance	Arrière	
	Extension — Matériel neuf	Changement de classification	MATÉRIEL				MATÉRIEL								
			neuf	transformé			démoli	transformé							
Locomotives.															
1880	431	»	4	»	443	»	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»	
1885	35	»	56	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»	
1890	74	»	43	»	117	»	»	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13	
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 31	2,130	2,114	16	»	
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	15	»	
1897 ⁽¹⁾	76	»	41	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»	
Tenders (2).															
1880	49	»	»	»	49	»	7	»	7	+ 42	832	920	»	88	
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 49	1,201	1,269	»	68	
1890	49	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69	
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	28	
1896	60	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33	
1897 ⁽²⁾	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 5 locomotives restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre.

(2) Dans le chiffre de renouvellement des tenders il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fonds du budget, en remplacement de locomotives et tenders indépendants. La démolition ou la fourniture d'une machine tender correspond bien réellement 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 fournir 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.					REGISTRATIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.	31 DÉCEMBRE :		RENOUVELLEMENT			
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL				MATÉRIEL			Existant.		Devant EXISTER	Avance.	Arrière.	
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.							
Voitures à vapeur.															
1880	4	"	4	"	2	"	4	"	4	+	4	44	44	"	"
1885	"	"	4	"	1	"	"	"	"	+	1	44	44	"	"
1890	"	"	4	"	4	"	"	"	"	+	4	54	49	5	"
1895	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
1896	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
1897	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
Véhicules pour trains de voyageurs (1).															
1880	266	"	281	152	702	4	56	452	209	+	493	3,936	3,570	366	"
1885	77	"	5	"	82	"	78	5	83	—	1	4,192	4,068	124	"
1890	44	"	78	5	127	"	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	"
1895	171	"	193	"	364	"	21	2	23	+	341	5,623	5,306	317	"
1896	317	"	60	"	377	"	76	"	76	+	301	5,921	5,623	301	"
1897	400	"	2	44	446	"	65	"	65	+	31	5,975	5,723	252	"
Véhicules pour trains de marchandises.															
1880	3,418	"	8	331	3,757	52	358	331	741	+	3,016	34,596	34,914	"	315
1885	4	"	104	6	114	"	593	"	593	—	482	41,414	42,814	"	1,400
1890	764	"	100	24	888	"	411	9	420	+	468	43,523	44,586	"	1,063
1895	583	"	4,456	3	4,742	"	498	"	498	+	1,244	46,390	45,517	873	"
1896	4,201	"	733	"	4,934	"	766	"	766	+	1,168	47,558	46,718	840	"
1897 (2)	2,148	"	4,497	55	3,400	"	628	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	"

(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 n'a été établie sans tenir compte de 8 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre.

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	11,257,261
	Par locomotive. . .	2,202	3,330	5,326	6,816	5,603	3,532	4,086
	Par essieu moteur . .	2,202	1,665	1,775	1,704	2,003	1,206	1,758
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	78,207,290
	Par locomotive. . .	13,738	24,764	36,466	51,066	35,609	32,381	34,650
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	76,005,250
	Par locomotive. . .	25,027	33,548	33,521	39,332	35,702	28,886	33,675
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	87,144,180
	Par locomotive. . .	34,832	37,996	38,229	51,679	39,257	37,084	38,611

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants (2).

Nombre d'unités (2)		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 exprimée EN KILOGRAMMES	ARRIÈRE ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE
31 décembre 1874.	. . . . .	. . . . .	232,659
— 1875.	»	20,328	212,331
— 1876.	»	54,708	177,623
— 1877.	»	19,602	157,961
— 1878.	»	45,550	114,611
— 1879.	74,342	»	188,953
— 1880.	»	41,218	147,735
— 1881.	138,156	»	285,891
— 1882.	68,954	»	354,825
— 1883.	»	22,274	332,551
— 1884.	»	40,906	291,645
— 1885.	105,055	»	394,698
— 1886.	»	80,685	314,013
— 1887.	»	158,460	155,555
— 1888.	»	159,484	16,071
— 1889.	96,478	»	112,549
— 1890.	119,887	»	232,436
— 1891.	254,464	»	486,900
— 1892.	»	59,756	447,144
— 1893.	19,596	»	466,510
— 1894.	»	56,668	429,872
— 1895.	79,700	»	509,572
— 1896.	75,470	»	583,042
— 1897. (1)	215,008	»	798,050
	1,242,888	677,497	
Avance 565,391			
Report des avances au 31 décemb. 1874. 232,659			
Avance totale 798,050			

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment 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 kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(1) 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 » (1).

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895. voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli entièrement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	597,690	»	12,600,678	46,014,073	483,800	46,194,873	3,594,495
1885	15,234,404	4,930,094	»	17,484,498	49,447,050	2,389,524	24,836,574	4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,408	26,189,060	2,708,225
1895	26,256,704	4,213,521	»	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	4,594,928
1896	27,500,225	4,327,243	»	28,827,468	32,095,153	4,387,700	33,482,853	4,655,385
1897 (*)	28,827,468	4,440,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	6,505,353
Matériel de transport.								
1880	48,602,742	4,124,424	4,273,446	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,449
1885	25,014,021	4,787,901	4,947,372	28,749,300	31,444,647	266,105	31,710,752	2,628,452
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	3,287,291
1895	37,138,248	4,417,440	4,265,268	39,820,956	47,243,864	3,644,302	50,888,166	14,334,240
1896	38,235,688	2,477,797	4,397,964	44,831,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	14,469,500
1897 (*)	40,433,485	4,950,864	4,389,816	43,774,165	53,300,949	3,782,544	57,083,490	13,309,325

(1) Les valeurs de remploi du matériel démoli 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 5 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 21,252 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.	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	19,995,491	791,878	33,142	856,419	957,950	22,634,880
	— à marchandises. . .	918,153	22,560,980	319,424	2,414,906	4,592,828	30,806,291
	— de gare	90,988	299,364	10,210	226,797	4,649,578	5,276,937
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,880,530	166,934	2,744	150,672	255,239	3,466,339
	Locomotives-fourgons	1,126,600	12,241	392	54,184	45,693	1,239,310
	Voitures à vapeur	1,099,278	5,156	"	44,330	61,063	1,209,827
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .		1,450,720	1,270	956	75,539	100,203	1,628,688
Ensemble pour 1897 (*) . . .		27,561,960	23,837,823	366,868	3,823,047	10,662,574	66,252,272
		51,399,783		14,852,489			
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			
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1897 (2) .		152,802	24,334	"	10,646	1,671	189,453
		177,136		12,317			
— 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
(2) Y compris la double traction		"	71	"	"	"	71

(1) Chiffres rectifiés.

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. A partir du 4^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

N° 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.	
Voitures de 1 ^{re} classe.	11,774,077	5,784,742	14	85,420	15,644,255
— de 2 ^e classe	12,826,467	1,055,278	282	116,851	13,976,858
— de 3 ^e classe	86,658,284	1,275,074	506	266,551	88,180,505
— mixtes	55,157,475	2,940,154	2,086	45,379	56,145,094
— à vapeur	1,078,059	»	»	»	1,078,059
— fourgons	6,559,575	»	»	»	6,559,575
Voitures cellulaires.	507,571	»	»	»	507,571
Fourgons	28,126,834	5,376,773	5,951	119,727	31,629,205
Locomotives-fourgons	1,119,567	»	»	»	1,119,567
Wagons chargés inscrits en feuilles taxées. (a)	3,492,740	1,624,581	8,268	4,809	5,150,198
<i>Total des parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'Etat</i>	198,894,851		655,784		199,550,635
Voitures à voyageurs	5,715,945	7,655	»	»	5,723,578
— cellulaires.	5,655	»	»	7	5,662
— poste (prestations gratuites).	2,556,747	685,822	»	6,182	5,026,721
Fourgons	847,025	»	»	»	847,025
Locomotives-fourgons	15,720	»	»	»	15,720
Wagons chargés (service) (a)	55,087	»	»	»	55,087
— vides (trafic et service) (a).	206,667	96,116	5,157	1,825	307,745
— lestés, au poids mort	58,592	»	»	»	58,592
<i>Total des parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'Etat</i>	7,984,807		11,121		7,995,928
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.	192,057,685	14,821,975	20,224	646,681	207,546,565
Parcours dans les trains de l'État sur des sections étrangères ⁽²⁾	1,574,944	189,951	»	»	1,764,895
Ensemble	208,644,555		668,905		209,311,458

Parcours des véhicules de l'État sur les lignes } Véhicules pour trains de voyageurs ⁽³⁾
étrangères, dans les trains étrangers } — — — de marchandises ⁽³⁾

PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT

Décomposition du par

Boxes.	521,499	1,720,497	864	6,654	5,475,050
Trucks pour équipages	9,677		104		
Wagons fermés { vitesse et A B.	2,275,869	1,720,497	3,599	6,654	5,475,050
ordinaires.	721,698		4,592		
à coke, minéral et chicorée	26,550		858		
Wagons ouverts { autres à 4 roues.	575,682		1,492		
plus de 4 roues	7,755		116		

(1) Voir les sections de l'État parcourues par les trains étrangers (annexe XXIIa, littéra B de 1895).

(2) Voir ces sections (annexe XXIIa, littéra A de 1895).

(3) La comptabilité ne permet pas de donner par espèces de trains le parcours des véhicules de l'État à l'étranger.

matériel de transport pendant l'année 1897.

TRAINS DE MARCHANDISES (¹).					PARCOURS EN GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS (¹).		TOTAL des parcours.	des	des
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.		véhicules de l'État.	véhicules étrangers.
8,532	»	5	7	8,562	11,782,646	5,870,169
8,562	»	1	4	8,567	12,855,512	1,150,115
228,902	»	11	2,225	231,158	86,867,705	1,545,830
128,087	»	16	2,255	150,556	55,287,664	2,987,766
»	»	»	»	»	1,078,059	»
22,656	»	»	»	22,656	6,562,251	»
»	»	»	»	»	307,571	»
19,626,581	47,009	163	11,522	19,685,075	47,759,509	5,555,051
14,428	»	»	»	14,428	1,155,995	»
264,379,555	68,540,426	185,521	124,952	550,028,414	268,064,064	67,094,548
340,804,558		524,658		550,120,176	549,679,811	
2,747,195	51,901	»	»	2,799,094	6,465,156	59,556
1,462	»	»	»	1,462	5,417	7
18,450	28,471	»	»	46,916	2,555,186	718,445
1,575,254	»	»	»	1,575,254	2,420,257	»
191	»	»	»	191	15,911	»
10,204,248	»	»	»	10,204,248	10,259,535	»
122,675,245	50,518,240	141,010	95,994	155,228,489	125,024,059	50,515,175
995,157	»	»	»	995,157	1,055,549	»
168,611,781		257,004		168,848,785	176,844,713	
422,650,271	95,786,048	524,725	256,917	518,977,961	615,052,905	111,491,621
5,887,615	5,555,205	»	»	7,220,818	5,462,559	5,525,154
528,637,157		561,642		526,198,779	620,495,462	115,014,775
					11,027,658	
					151,581,252	
					782,874,552	

cours des littéras (a).

695,554	95,658,607	1,054	220,926	495,461,151	1,016,951	97,606,724
447,506		152			457,219	
2,515,114		271			4,702,855	
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.		Kilogrammes.	Fr.	Fr.	Kilogrammes.	Fr.	Fr.
	Charbon menu demi-gras.	526,979,731	8 64	4,547,804 20	475,572,600	8 64	4,108,947 26
	— menu gras. . .	454,837,809	9 74	4,474,347 43	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	2,009,364 65
	— gailleteux. . .	37,030,740	40 46	387,447 »	947,900	40 46	9,604 23
	Total des charbons menus et gailleteux.	4,030,279,442	8 24	8,492,425 55	914,647,600	8 43	7,435,149 48
	Charbon pour forges . .	40,366,250	9 43	97,661 52			
	— gaillettins. . .	4,922,480	46 34	31,449 50			
	— pour fours à ré- chauffer.	5,037,423	44 88	59,838 22			
	Charbon pour fours Rade- let 60 p. c. de gros.	200,000	44 04	2,802 50			
	Grains lavés	584,500	45 52	9,024 65	»	»	»
	Coke industriel	4,555,000	43 68	21,268 42			
	— pour réchaud, pour usines et pour trains légers.	3,433,000	46 30	54,058 75			
	Coke spécial lavé pour fon- derie.	225,000	25 76	5,796 »			
	Grosses gailleteries . . .	50,000	22 09	4,404 70			
1898.	Ensemble	4,053,339,795	8 34	8,772,099 54			
	Charbon menu demi-gras.	344,200,308	7 85	2,703,370 68	320,205,500	7 85	2,513,613 48
	— menu gras . . .	457,244,970	8 84	4,390,326 82	453,484,350	8 84	4,354,449 65
	— menu maigre. . .	338,014,400	6 44	2,485,835 26	353,561,750	6 44	2,460,262 29
	— gailleteux. . . .	35,207,823	40 44	356,927 88	898,600	40 44	9,094 52
	Total des charbons menus et gailleteux.	894,667,501	7 42	6,636,460 64	827,850,200	7 29	6,037,416 64
	Charbon pour forges . .	9,685,700	8 54	82,695 42			
	— gaillettins. . . .	4,638,965	45 44	24,767 31			
	— pour fours à ré- chauffer.	5,605,000	9 28	52,024 56			
	Charbon pour fours Rade- let 60 p. c. de gros.	270,000	43 90	3,753 »			
	Grains lavés	2,634,000	7 43	48,745 87	1897 . . .	Trains-kilomètres. 47,247,364	
	Coke industriel	4,535,000	42 34	48,942 26	4896 . . .	44,862,030	
	— pour réchaud, pour usines et pour trains légers.	2,835,000	45 02	42,593 75			
	Coke spécial lavé pour fon- derie.	90,000	49 78	4,780 »			
	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-trainaux, 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	4,245	0.010	0.44422	0.00364
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
48.45	0.435	47.03	0.424	43.39	0.098	4,489	0.009	0.43104	0.00344

Locomotives-kilomètres avec train.

54,766,651

48,606,376

Locomotives-kilomètres à charge, à vide et en manœuvres.

66,252,272

64,806,886

Véhicules-kilomètres chargés et vides.

734,281,690

696,057,055

Charges unités-kilomètres (1).

2,058,969,963

4,920,557,802

véhicules circulent. Ainsi, par exemple :
à 3 essieux, ainsi que les voitures surhaussées, demi-surhaussées, 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

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 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.		
1885	7	"	"	"	"	"	48	59	"	9	"	22	2	140	1,360
1890	49	"	249	"	"	"	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1895	32	150	2,045	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	159	31	2	3,274	10,067.6
1897	33	149	2,271	49	210	33	180	409	71	140	199	21	"	3,732	11,798.3

B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1883.	202	7,406	12,537	20,145	4,545,516	795,887 »	0.175
1885.	219	7,281	12,842	20,312	4,334,962	688,559 98	0.169
1890.	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1895.	674	8,596	14,723	23,993	5,899,431	717,240 68	0.122
1896.	(1) 709	(1) 8,781	(1) 14,985	24,475	5,823,578	696,143 18	0.120
1897.	758	8,860	15,168	24,786	5,832,842	692,645 41	0.119

N° XXVII^{bis}. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885 . . .	127	245,420	118,000 »	929 15	0.481
1885 . . .	150	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 37	0.520
1895 . . .	218	453,254	110,026 67	504 71	0.254
1896 . . .	217	480,450	(1) 116,755 16	(1) 538 04	(1) 0.245
1897 . . .	255	555,567	156,202 81	554 15	0.245

(1) 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.			
1 ^o Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1897 :					
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	409,704 08	28,415 69	437,849 77	429,680 93	
Huiles et matières de graissage	447,002 08	44,690 18	431,692 26	404,644 31	
Bois de construction.	1,472,902 62	45,469 43	1,488,072 05	1,200,047 99	
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi 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 »	353,396 45	379,475 78	
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	149,691 57	»	149,691 57	81,745 87	
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	295,225 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	
2 ^o Matières et objets vieux :					
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	207,043 17	»	207,043 47	438,423 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	
3 ^o Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :					
Stations et ateliers	2,323,786 60	•	2,323,786 60	1,822,427 45	
Sections	1,046,219 46	»	1,046,219 46	937,239 85	
Ateliers. {	Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.	325,025 66	•	325,025 66	296,807 68
	Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,679,258 »	»	4,679,258 »	4,425,343 50
Valeur totale des approvisionnements .	16,998,088 51	803,464 98	17,801,553 49	15,293,904 81	

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

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.
1	Accouplement pour injecteur entre locomotive et tender.	Pièce.	194	4,034 »
2	Aciers divers	Kil.	194,353	67,481 53
3	Antimoine	—	1,604	4,203 »
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	M³	48,562	4,447,679 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	Bottes à huile diverses, à la pièce	Pièce.	16,542	72,773 92
13	— — au kilog.	Kil.	36,442	20,447 49
14	Boulons polis et bruts pour locomotives	—	35,654	49,406 02
15	— — pour voitures et wagons	—	486,682	60,405 48
16	Boyaux en caoutchouc divers	Pièce.	3,481	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	Céruse	Kil.	49,244	6,815 01
22	Chalnes de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	9,056	25,908 50
23	— ordinaires diverses	Kil.	3,405	4,295 21
24	Chanvre fin	Kil.	42,949	43,823 66
25	Charbons divers	Tonne.	67,267	569,398 95
26	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	403,868	42,439 26
27	Clous d'épingle n° 4 à 15.	Kil.	32,021	5,403 97
28	Coke industriel	Tonne.	899	44,637 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.			Observations.
	QUANTITES.	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	255,670	400,276 47	98,977 06	
4,454 99	2,023	4,458 f3	4,456 32	
248,834 74	4,644,610	466,303 49	466,303 49	
3,780 25	40,427	3,986 56	3,986 56	
43,699 49	27,020	51,456 85	55,873 25	
26,420 72	29,020	35,422 40	37,268 85	
30,769 53	48,004	23,966 57	23,709 99	
4,273,920 68	49,907	4,263,335 24	4,394,592 22	
75,640 85	4,884	55,020 77	56,948 40	
3,427 37	16,470	3,075 43	3,447 55	
90,900 50	45,435	90,720 47	402,482 22	
29,050 45	30,775	22,679 94	22,891 51	
27,424 49	37,724	29,042,65	33,936 09	
70,974 30	498,645	73,433 48	88,884 39	
44,882 92	4,634	22,637 05	20,482 30	
24,203 65	7,383	9,458 40	9,233 20	
47,836 32	4,504	42,898 43	42,934 49	
3,833 85	2,524	4,643 40	4,674 »	
8,432 53	2,489	9,336 55	9,540 70	
6,943 40	44,076	45,534 25	45,534 25	
25,942 90	5,343	44,752 55	44,752 55	
4,373 07	9,459	3,517 35	3,560 70	
44,340 33	44,854	46,484 23	46,484 23	
595,644 65	807,988	672,682 74	774,246 98	
44,899 24	492,249	49,046 85	48,803 24	
5,443 65	94,477	47,220,04	47,221 79	
42,222 45	673	46,925 89	22,567 70	
999 85	64	973 30	4,067 60	
2,782,787 74		3,060,527 39	3,335,256 28	

N° l'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1896.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.
	Report. . .	"	"	2,478,904 63
30	Colliers pour ressort de suspension de voitures et de wagons.	Pièce.	5,874	47,874 27
31	Contre-plaques	Pièce.	4,660	15,442 45
32	Cordes pour signaux	Kil.	6,832	5,806 66
33	Contrepoids avec levier.	Pièce.	3,252	4,879 40
34	Cornues en fonte pour four à gaz	Kil.	47,051	4,705 40
35	Corps de piston	Pièce.	443	9,448 20
36	Couleurs préparées.	Kil.	25,028	40,133 39
37	Courroies pour portières	Pièce.	6,388	5,306 47
38	Coussinets alésés divers, à la pièce	Pièce.	2,076	14,091 66
39	— — — au kilogramme.	Kil.	15,266	23,392 24
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 coton divers.	Kil.	65,842	48,987 39
43	Draps divers	Mèt. ct.	4,046	6,999 80
44	Écrous divers	Kil.	24,965	7,863 75
45	Équerres diverses	Pièce.	42,937	29,013 75
46	Essieux divers.	Kil.	352,796	481,790 85
47	Étain	Kil.	45,527	23,446 46
48	Fer battu en barres et pièces de grosse forge ébauchées. .	Kil.	457,240	42,804 62
49	— en tôle divers	Kil.	524,207	91,990 99
50	Fer étiré, divers	Kil.	780,495	428,818 99
51	Fer d'angle et profilé	Kil.	747,439	403,966 52
52	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées.	Kil.	183,474	24,896 50
53	Grille en fer pour locomotives.	Paquet.	25,650	41,449 59
54	Huile de colza ou de navette épurée	Kil.	155,859	80,995 29
55	— minérale pétrole	Litre.	382,334	30,208 66
56	— — graissage	Kil.	484,549	97,048 32
57	Injecteurs pour locomotives.	Pièce.	348	33,043 84
58	Matresses feuilles de ressorts.	Kil.	37,058	7,441 58
59	Manomètres métalliques	Pièce.	948	42,426 55
	A reporter. . .	"	"	4,404,422 77

VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	1897.			Observations.
	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	2,735	2,422 74	2,422 74	
4,879 40	2,949	4,447 44	3,998 46	
4,705 40	31,493	3,449 30	3,743 46	
18,346 70	467	18,596 89	10,877 40	
10,225 65	26,508	12,386 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	18,240	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	174,036	64,395 57	64,395 57	
6,353 37	42,444	77,738 41	77,738 41	
8,949 93	18,638	7,057 34	7,057 34	
29,198 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 15	225,933	58,485 70	58,483 70	
103,705 43	914,383	117,624 43	116,900 65	
120,914 74	585,327	110,775 64	109,025 98	
126,914 78	753,888	132,871 42	123,311 49	
21,896 50	238,127	27,394 88	27,394 88	
45,718 58	31,929	59,191 79	59,491 79	
102,802 03	169,956	111,863 70	98,324 27	
46,398 28	277,278	45,118 86	28,201 87	
118,045 02	533,803	134,644 22	124,365 93	
32,764 50	347	23,299 34	29,269 50	
7,414 58	33,885	6,777 60	6,859 92	
11,874 75	4,004	12,753 »	12,650 15	
4,536,742 82		5,155,698 34	5,394,643 71	

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1896.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896
	Report. . .	.	.	4,404,422 77
61	Menottes de ressorts.	Pièce.	48,470	21,378 37
62	Métal blanc	Kil.	29,249	39,944 76
63	Nautes 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 buttoirs	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 39
69	Ressorts de suspension et de traction.	Pièce.	9,455	449,038 25
70	— —	Kil.	290,489	59,398 05
71	Riblonds et limaille de cuivre jaune, bronze et métal blanc mêlés	Kil.	6,803	3,490 97
72	Rivets en acier et en fer.	Kil.	418,764	43,674 09
73	Robinet divers	Pièce.	2,840	46,643 53
74	Rollings.	Kil.	8,433	4,757 85
75	Rouleau en fonte brut pour cercles de piston de loco- motives	Kil.	44,442	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	442,440 »
79	— sans bandages	Pièce.	98	37,460 »
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	42,440 »
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	4,742 40
88	Siccatif.	Litre.	4,434	3,435 39
89	Soudures diverses	Kil.	4,254	6,944 42
90	Suifs.	—	27,620	44,944 38
	A reporter. . .	.	»	9,079,553 48

1897.				Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
4,536,742 82	»	5,155,698 34	5,394,643 74	
19,847 69	36,675	42,646 44	42,638,80	
43,075 47	25,945	38,200 04	38,596 94	
8,476 28	6,236	46,546 70	46,546 70	
2,854 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	43,439	4,703 87	4,703 87	
137,967 44	8,379	129,350 79	134,595 65	
72,353 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	2,831	4,698 60	4,698 60	
4,444 23	44,049	4,401 84	4,401 84	
1,571,529 »	1,337	1,605,329 »	1,605,329 »	
956,700 »	390	998,300 »	998,300 »	
142,110 »	299	130,365 »	130,365 »	
37,160 »	37	41,160 »	41,160 »	
327,360 »	808	355,520 »	355,520 »	
»	3	495 »	495 »	
300 »	3	300 »	300 »	
1,432,724 50	6,405	1,613,859 »	1,613,859 »	
42,440 »	248	29,760 »	29,760 »	
27,720 »	447	26,820 »	26,820 »	
5,959 46	22,801	6,043 30	6,043 30	
6,948 »	4,547	14,309 75	14,309 75	
3,431 43	9,568	7,941 77	7,941 77	
6,954 72	5,954	7,523 30	5,020 86	
14,914 38	23,764	12,833 17	11,645 23	
9,588,138 48	»	10,422,896 47	10,686,618 58	

N° d'ordre.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1896.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1896.
	Report . . .	»	»	9,079,553 18
91	Tampons graisseurs pour boîtes à huile	Pièce.	34,574	44,051 28
92	Tapis divers pour voitures	Mèt. ct.	3,047	33,596 56
93	Tendeurs pour locomotives, voitures et wagons	Pièce.	4,423	40,729 50
94	Tiges filetées pour tendeurs	—	2,030	8,648 40
95	Toile à voile pour bâches et pour impériales	Mèt. ct.	425,803	444,032 23
96	Tôles porte-tubes	Kil.	37,729	56,335 86
97	Torchons en coton	Pièce.	44,264	2,254 80
98	Tubes à fumée en laiton	Kil.	348,469	326,173 92
99	Tuyaux en cuivre rouge	—	16,447	29,403 33
100	— en fer étiré avec manchons divers	Mèt. ct.	7,957	5,949 55
101	Vernis divers	Litre.	7,249	24,025 40
102	Verre à vitres	Mèt. car.	4,065	7,086 51
103	Vis à bois en fer	Douz.	446,954	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	»	»	496,853 22
	— — pour l'éclairage électrique	»	»	75,399 18
	— — 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 (mobiliier, outillage, etc.)	»	»	515,120 54
	Valeur totale des approvisionnements disponibles pour les services de la traction et du matériel, calculée au prix du jour	»	»	44,245,476 35

1897.				Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	QUANTITÉS	VALEUR d'après LE TARIF DE 1897.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1898.	
9,588,433 48	"	40,422,896 47	40,686,618 58	
44,170 25	47,354	16,450 16	46,443 38	
33,596 56	4,405	7,491 55	7,236 93	
42,360 45	3,797	32,747 65	34,168 95	
9,807 45	4,674	8,014 05	40,024 20	
437,704 37	79,471	91,929 43	81,442 25	
63,532 82	39,006	67,822 09	67,822,09	
2,439 24	47,998	3,449 96	3,449 96	
369,582 30	204,555	234,793 42	219,438 99	
29,833 38	44,866	27,675 22	27,793 89	
6,440 32	8,937	40,006 02	41,540 93	
21,895 69	9,481	28,078 55	28,078 55	
7,086 51	6,914	9,675 61	9,675 61	
44,944 83	493,316	20,022 94	22,487 28	
3,639 56	40,480	4,561 42	4,870 04	
40,308,572 08	. . . . .	40,985,284 24	44,260,434 60	
197,960 49	. . . . .	301,213 56	298,953 64	
71,907 66	. . . . .	78,637 69	77,810 37	
2,833,934 39	. . . . .	3,776,296 22	3,834,214 46	
937,239 85	. . . . .	4,046,249 46	4,044,932 47	
515,658 93	. . . . .	810,387 64	823,624 72	
44,885,293 10	. . . . .	46,998,088 51	47,339,666 66	

N° XXX. — *Magasins et dépôts.*

(Valeurs comprises dans les données des annexes XXVIII et XXIX.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant à : 31 décembre 1896. (Tarif de 1897.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1897. (Tarif de 1897.)	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- taires. (Tarif de 1898.)
			En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	306,963 97	323,759 66	»	73,204 31	341,228 80
Anvers-Dam	195,019 37	205,057 96	10,038 59	»	206,791 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 39	6,414 71	»	90,801 81
Bruxelles-Quartier-Léopold	366,193 50	353,774 02	»	12,419 48	361,898 66
Gand	1,277,021 75	929,838 40	»	347,183 35	978,520 77
Jemelle	204,763 15	580,416 39	85,653 24	»	398,731 96
Liège	92,155 »	130,036 80	37,901 80	»	132,223 05
Luttre	664,780 08	789,050 71	124,270 03	»	792,159 25
Malines.	2,754,926 01	4,048,511 43	1,293,583 44	»	4,118,558 43
Mons	1,005,780 07	1,096,115 56	90,335 49	»	1,154,334 28
Totaux.	7,383,814 59	8,623,799 00	+ 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	865,198	38.35	11.20	12.15	101,560 »	20,509 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,729 55
1874 . .	237,602	196,682	1,729,456	28.50	10.45	15. »	204,615 79	55,065 80	252,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,324,100	28.50	10.45	15. »	228,660 »	55,107 20	518,621 19
1876 . .	514,772	291,712	2,555,112	26.20	10.95	15.70	244,705 »	47,919 80	552,558 42
1877 . .	389,822	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,909 »	547,706 55
1878 . .	412,656	582,950	5,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 50
1879 (1) .	(2) 515,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	556,701 10
1880 (2) .	800,855	645,215	4,266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,018	841,156	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,052 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 (4) .	1,780,802	1,261,796	7,025,596	56.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,251,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14.80	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	5,520,690	1,547,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	58.27	12.67	14.64	5,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	5,508,947 64	210,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,529 18	256,986 78	1,725,455 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	1,947,538	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1893 (5) .	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,755 55	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	21,575,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	2,118,740 20
1897 (6) .	8,671,458	2,564,556	50,185,821	59.24	15.05	15.15	6,999,522 56	552,252 56	5,597,555 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'abonnements. 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'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements 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 1^{er} juin 1895. (Voir annexe suivante.)

(6) Voir page 58 les modifications apportées, à partir du 1^{er} mai 1897, aux tarifs d'abonnements ordinaires et d'abonnements pour ouvriers.

N° XXXII. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.*

MOIS.	ANNÉE 1896.								ANNÉE 1897.							
	MOUVEMENT.				RECETTES.				MOUVEMENT.				RECETTES.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
Janvier. . .	310	1,279	2,015	3,604	15,500	48,602	50,575	114,477	352	1,270	2,104	3,726	17,575	48,260	52,600	118,435
Février. . .	247	1,199	1,949	3,395	12,550	45,562	48,725	106,637	529	1,285	2,154	3,766	16,425	48,754	53,850	119,029
Mars. . . .	342	1,298	2,251	3,891	17,100	49,524	56,275	122,699	365	1,405	2,650	4,396	18,100	55,514	65,750	137,164
Avril. . . .	351	1,385	2,190	3,924	17,550	52,555	54,750	124,855	430	1,285	2,655	4,530	21,400	48,850	65,875	136,105
Mai.	401	1,417	2,507	4,125	20,050	55,846	57,675	131,571	552	1,045	3,574	4,751	18,255	41,800	77,602	137,655
Juin.	547	1,325	2,715	4,785	27,550	57,874	67,825	153,049	881	1,119	3,566	5,506	48,401	44,760	82,018	175,179
Juillet. . .	981	1,876	3,044	5,871	47,450	71,288	76,100	194,838	885	1,556	4,946	7,587	48,540	62,240	115,758	221,538
Août. . . .	1,427	3,240	4,601	9,268	71,150	125,120	115,025	309,295	1,116	2,480	7,740	11,536	61,218	99,200	178,020	338,458
Septembre. .	748	2,578	3,560	6,686	37,500	90,364	89,000	216,864	698	1,654	3,555	7,887	38,282	66,160	127,505	231,747
Octobre. . .	505	1,596	2,587	4,688	25,250	60,648	64,675	150,575	376	1,086	3,854	5,296	20,599	45,440	88,182	152,221
Novembre. .	365	1,376	2,261	4,002	18,250	52,288	56,525	127,065	516	940	3,178	4,434	17,380	57,600	75,094	149,074
Décembre. .	306	980	1,551	2,787	15,225	56,100	58,275	89,600	225	661	2,199	3,085	12,295	26,440	50,577	89,310
Totaux. . .	6,500	19,515	31,009	57,024	524,525	741,551	775,225	1,841,501	6,501	15,782	45,895	68,978	538,446	620,798	1,028,651	1,987,875

[N° 160.]

(150)

A

N° XXXIII. — *Collisions et déraillements de trains. — Accidents
de personnes y relatifs.*

Réseau de l'État. — Années 1897 et 1896.

N° XXXIII. — Collisions et déraillements

Réseau de l'État.

Nombres d'ordre.		NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS														
			VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.									
			Rails cassés.	Défectosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectosités du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	
1	Collisions aux stations	1897. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	3		
		1896. . . .	»	»	»	1	»	»	»	2	»	»	»	5	10		
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	15	13		
2	Collisions aux bifurcations	1897. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2		
		1896. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2		
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2		
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1897. . . .	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	1		
		1896. . . .	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»		
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2		
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1897. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
		1896. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1897. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	1	»	»		
		1896. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»		
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»		
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1897. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1		
		1896. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1		
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2		
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1897. . . .	1	1	»	1	»	1	1	3	»	1	»	17	»		
		1896. . . .	»	2	»	»	»	1	»	1	1	»	»	11	»		
		Moyenne (1).	»	3	1	1	1	1	2	3	3	1	2	24	»		
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1897. . . .	»	»	»	1	2	»	7	1	5	»	»	1	1		
		1896. . . .	2	»	»	1	1	»	3	4	2	»	»	1	2		
		Moyenne (1).	1	»	1	1	3	1	5	2	6	»	1	2	»		
	Ensemble . . .	1897. . . .	1	1	»	2	2	3	8	3	8	»	1	2	20	10	
		1896. . . .	2	2	»	2	1	4	3	8	3	»	»	1	18	13	
		Moyenne (1).	1	4	1	1	5	6	6	9	»	2	3	42	19		

(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.

ET DÉRAILLEMENTS.											NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
EXÉCUTION DU SERVICE.											PERSONNES ATTEINTES (*).													
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
"	"	4	5	1	4	1	5	5	17	22	8	"	1	2	5	1	8	4	13	1	9	6	16	
"	2	5	1	5	4	"	5	2	12	18	50	15	"	22	87	109	1	15	7	25	1	37	94	132
3	1	6	5	8	9	8	2	4	18	40	58	11	"	5	13	20	1	9	8	18	1	14	25	38
"	"	1	"	"	"	"	2	1	2	5	2	"	"	"	"	2	"	2	"	2	"	2	"	2
"	"	1	"	"	"	"	"	1	2	5	1	"	"	"	"	1	"	1	"	1	"	1	"	1
"	"	1	"	"	"	1	1	2	2	4	2	"	1	1	2	"	1	1	2	"	2	2	4	
2	"	2	"	"	"	1	5	2	4	6	4	"	"	"	"	7	1	8	"	7	1	8		
"	1	2	"	"	"	"	"	"	5	5	1	"	"	"	"	2	"	2	"	2	"	2		
1	"	1	"	"	"	2	1	1	5	4	2	"	1	2	5	"	1	1	2	"	2	3	5	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	1	1	"	1	2	5	"	"	"	"	"	1	2	5	
"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	1	1	1	6	1	8	"	1	1	2	1	7	2	10	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4	2	"	"	"	"	3	"	5	"	5	"	5		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	5	5	2	"	"	"	"	7	"	7	"	7	"	7		
"	"	"	"	"	"	2	"	"	4	4	1	"	"	"	"	1	1	2	"	1	1	2		
"	"	"	"	"	"	1	"	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
"	"	"	"	"	"	1	"	1	2	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
1	"	"	"	"	"	1	15	1	20	20	40	6	"	2	4	6	"	5	1	6	"	7	5	12
"	"	1	"	"	"	1	5	"	10	11	21	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	1	"	"	"	"	4	10	2	20	52	52	5	"	"	1	1	"	2	1	5	"	2	2	4
"	"	"	"	"	"	2	6	1	12	15	27	5	"	1	"	1	"	4	1	5	"	5	1	6
1	"	"	"	"	"	"	7	"	7	16	25	5	1	4	"	5	"	3	"	5	1	7	"	8
"	"	"	"	"	"	2	8	1	15	20	55	5	1	7	1	9	"	5	2	5	1	10	5	14
5	"	7	5	1	4	6	19	10	40	64	104	27	"	1	6	10	1	20	7	57	1	55	15	47
4	5	7	1	5	4	2	15	2	51	51	85	21	1	27	89	117	1	28	7	56	2	55	96	155
5	2	8	5	8	9	20	22	9	55	105	156	25	2	21	20	45	2	18	14	51	4	59	54	77

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.	Contusionnés.	TOTAL.
A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :				
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	1	4	7
Lors de la fermeture des portières	1	22	15	35
Dans d'autres circonstances	1	2	11	14
TOTAUX	12	40	42	94
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :				
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	15
En circulant dans les stations	2	6	1	8
— le long de la voie	7	1	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
Ivresse, folie, suicide	52	3	1	55
TOTAUX	55	48	16	119
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :				
1° Dans les stations :				
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	2	14	1	17
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	1	1	1	1
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	1	25	7	31
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	5	9	1	12
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	11	101	19	151
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	1	117	42	159
TOTAUX	18	508	197	725
2° Dans les ateliers :				
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	1	1	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	1	5	1	5
TOTAUX	1	5	1	5

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
5° En accrochant des véhicules	2	69	13	84
4° En décrochant des véhicules	1	22	7	30
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de gardes-barrières	5	5	»	6
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de gardes-route	5	2	»	5
7° 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	13
Atteints dans d'autres circonstances	»	4	2	6
TOTAUX	»	27	8	35
8° 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	»	10	5	19
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	18	2	20
Atteints dans d'autres circonstances	5	70	14	98
TOTAUX	7	122	20	149
9° 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
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :				
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	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
11° Agents d'autres administrations :				
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	1	1	3
Agents des stations communes	»	2	»	2
TOTAUX	1	3	1	5
Ensemble pour le littéra C.	43	774	248	1,065

N° XXXV. — Dénombrement des accidents

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée (1)	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.					
		Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés		Tués	Blessés et contusionnés	Tués	Blessés et contusionnés							
												Ensemble	Ensemble				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1833	13	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1836	36	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1837	91	»	»	1	2	1	5	»	»	1	»	1	»	1	1	»	
1838	203	»	2	»	4	»	6	2	2	5	3	8	5	10	»	»	
1839	273	»	»	»	2	»	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»	
1840	325	»	2	2	»	2	4	»	1	6	4	6	5	11	1	2	
1841	341	1	4	»	4	1	8	»	3	2	10	2	13	15	1	»	
1842	399	»	2	»	1	»	5	»	2	4	2	4	4	8	2	»	
1843	483	»	1	4	15	4	14	»	1	5	7	5	8	11	5	1	
1844	560	3	»	»	2	»	11	1	5	1	7	2	10	12	4	2	
1845	560	»	»	2	7	2	7	»	3	4	11	4	16	20	5	2	
1846	560	»	»	»	4	»	4	»	»	5	17	5	17	22	8	6	
1847	570	»	»	»	5	»	5	»	»	5	17	5	17	22	6	2	
1848	595	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	14	5	4	
1849	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1850	715	2	49	5	16	7	65	4	12	74	175	78	187	265	68	56	
1856	745	»	»	»	1	»	1	1	3	11	18	12	21	35	9	11	
1857	745	»	»	»	3	»	4	4	2	9	25	9	25	34	15	10	
1858	746	»	1	»	»	»	»	»	»	15	18	13	22	55	10	6	
1859	746	»	6	»	»	»	»	»	4	»	21	5	27	52	8	12	
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	»	»	
1861	749	»	»	2	1	2	5	»	5	»	35	9	40	49	11	12	
1862	749	»	1	»	5	»	4	4	2	12	50	12	32	44	12	7	
1863	749	»	2	1	4	1	6	7	4	20	25	21	20	50	9	6	
1864	749	»	»	1	5	1	5	6	»	30	35	50	55	65	7	7	
1865	749	»	»	2	5	2	5	»	2	46	52	46	54	100	21	15	
1866	790	»	8	1	7	1	15	2	14	42	66	44	80	121	20	19	
1867	865	»	»	5	5	3	5	6	»	55	62	55	62	95	25	15	
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	29	54	51	65	94	19	18	
1869	865	»	»	2	3	2	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18	
1870	869	»	»	1	2	1	2	»	»	25	56	25	56	59	22	26	
1871	1,422	1	7	2	3	5	10	15	2	58	44	40	60	100	41	32	
1872	1,470	»	11	2	15	2	21	26	5	55	89	60	105	165	50	25	
1873	1,875	6	20	5	8	9	28	57	»	76	128	76	137	215	40	50	
1874	1,920	»	45	6	8	6	51	57	0	60	117	66	159	205	58	43	
1875	1,966	»	9	5	9	3	18	21	4	66	110	70	156	206	58	27	
1876	2,053	1	26	6	16	7	42	49	»	59	147	59	160	219	49	41	
1877	2,115	»	14	1	12	1	26	27	1	64	115	65	158	205	50	50	
1878	2,411	»	9	2	8	2	17	19	»	57	155	57	155	210	42	50	
1879	2,555	4	57	8	17	12	54	66	5	85	159	90	184	274	52	16	
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	102	286	105	359	444	54	40	
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	124	371	128	450	588	40	46	
1882	2,975	»	20	11	55	11	75	86	3	109	570	114	615	727	56	35	
1883	3,045	»	5	7	65	7	66	73	2	84	402	86	435	519	55	54	
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	70	299	71	375	596	27	42	
1885	3,144	»	41	5	26	5	67	72	1	63	315	64	342	406	34	45	
1886	3,171	»	3	3	40	3	45	48	2	56	297	58	317	375	32	27	
1887	3,186	»	1	5	45	5	41	47	»	41	350	41	364	405	54	47	
1888	3,198	»	15	7	41	7	54	61	»	58	515	58	526	584	34	45	
1889	3,207	12	136	8	44	20	180	200	3	55	655	58	681	730	58	58	
1890	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	60	742	62	775	855	50	55	
1891	3,241	»	20	12	59	12	85	97	1	65	800	64	850	894	55	45	
1892	3,247	2	74	4	55	6	127	135	»	48	766	48	805	851	21	50	
1893	3,250	»	20	7	50	7	82	89	1	47	746	48	790	858	22	41	
1894	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	55	802	56	828	864	30	49	
1895	3,270	19	125	6	71	25	194	219	5	40	902	45	947	992	26	45	
1896	3,302	1	116	5	68	6	184	190	1	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41	
1897	3,511	»	10	12	82	12	92	104	1	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61	
		55	1,002	187	1,168	242	2,170	2,412	69	856	2,149	12,732	2,218	13,568	15,786	1,210	1,549

(1) 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-	TRAINS-
Irrésse, folie, suicide.		TOTAL.			DES VICTIMES.				KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.
Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble	Tués	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble		— VOYAGEURS.	VOYAGEURS et marchandises
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1					1	1	1	421,450	50,370	50,370
1					1	1	1	871,307	147,803	147,803
1					2	2	2	1,584,577	307,970	307,970
1					5	11	16	2,258,303	648,775	648,775
1					7	11	18	1,932,731	651,420	872,783
1					9	9	18	2,190,519	655,567	1,181,105
1					7	21	28	2,659,744	1,010,129	1,491,985
1					7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,090
1					12	25	35	3,083,549	1,396,485	1,877,170
1					12	25	35	3,581,529	1,632,155	2,485,505
1					13	28	38	3,470,078	1,512,775	2,726,510
1					15	27	42	3,700,111	1,624,525	3,262,110
1					12	25	35	3,746,590	1,762,725	3,809,070
1					11	15	26	3,658,965	1,599,840	2,866,085
28		96	56	152	181	308	489	(1)	(1)	(1)
4		15	11	24	25	35	58	6,458,424	2,555,732	3,282,961
4		17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,754	3,520,151
4		14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,950	3,521,514
4		8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	3,550,227
4		15	14	27	24	55	79	7,840,594	2,911,550	3,746,050
4		14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	3,996,242
4		11	10	21	55	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,738
4		9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
4		22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656,618
4		25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,571,582	10,037,669
4		34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,634,794
4		25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
4		22	18	40	65	74	159	13,577,016	5,069,001	9,658,977
4		26	26	52	80	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874,316
4		47	36	85	90	106	196	15,282,057	6,952,792	13,545,827
4		59	50	69	101	157	258	25,197,625	7,569,475	15,525,278
4		49	51	100	151	216	350	29,101,509	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	32,444,825	9,579,797	21,349,564
11	8	49	55	84	122	189	311	51,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	255	386	56,915,707	10,024,442	21,424,915
15	2	45	52	75	109	196	305	57,421,220	10,621,524	22,051,915
25	8	65	58	105	124	208	352	40,591,240	11,561,529	25,420,671
18		50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
51	5	65	45	108	176	456	652	45,052,882	14,857,925	29,459,959
27	3	65	49	112	202	580	791	45,950,022	16,227,096	32,751,848
12		65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	34,955,573
16	1	47	55	102	140	554	694	49,657,604	16,696,592	35,847,959
25	6	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	35,268,703
21		59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	35,224,545
19	4	55	51	84	114	591	505	51,657,884	17,946,659	35,452,567
19	5	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,746	35,261,905
19	2	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	37,588,594
25	3	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	39,053,528
20	5	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	39,951,755
22	2	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	39,849,545
29	2	50	52	82	104	962	1,068	68,515,978	22,880,637	39,935,975
51		55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954,885	40,567,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,060,196	41,286,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	21,810,541	42,652,870
25	2	51	45	94	109	1,505	1,414	82,076,592	25,508,915	44,544,245
52	5	55	64	119	111	1,214	1,528	91,359,845	26,784,076	46,690,860
652	115	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	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX
	INTÉRIEUR	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
	et État vers État. (Tonnes.)			
1 ^{re} Marchandises transportées aux conditions des quatre classes du tarif général.				
Ardoises, pierres, craie, etc.	199,581	36,514	44,615	250,710
Armes, machines et mécaniques, etc.	44,453	4,642	2,722	48,517
Bières et autres boissons.	26,487	815	2,746	30,048
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	425,634	80,727	980,570
Chaux, plâtre et mortier	322,590	50,778	90,895	464,263
Chiffons, os, etc.	61,842	9,449	42,895	83,586
Colis vides	46,100	4,434	352	47,886
Combustibles.	818,219	473,983	321,441	1,313,643
Engrais	366,537	61,673	68,902	497,132
Fers et aciers ouvrés, etc.	424,574	20,770	35,520	480,864
Fers et aciers non ouvrés.	349,058	57,428	85,529	492,015
Fruits	43,405	576	3,702	47,683
Glaces	20,447	728	—	20,875
Houblon	440	—	95	505
Huiles et goudron.	47,570	4,092	4,461	20,123
Marchandises diverses	268,032	33,390	57,772	359,194
Matières bitumineuses, etc.	14,067	502	339	14,908
Melasses	36,406	426	3,441	39,673
Métaux, etc.	226,427	48,306	65,665	340,098
Minerais et produits de carrières non dénommés	35,347	13,970	40,052	59,369
Paille, fourrages et matières textiles.	53,238	40,634	9,459	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	5,366	6,825	47,074
Produits de carrières	743,996	408,075	96,905	948,976
Sels	52,423	43,964	7,759	73,846
Sucre	444,235	4,312	40,666	486,213
Terres	63,628	45,909	36,264	145,801
Véhicules divers.	34,994	2,467	2,534	39,695
TOTAUX.	6,070,339	884,935	4,489,242	8,444,486

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.)	
2° Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux.				
N° 1. Combustibles et terres de charbonnages.	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	»	11,722	73,192
3. Produits divers	169,629	11,185	24,733	205,547
4. Marchandises diverses	24,241	96	2,529	26,866
5. —	4,587	1,550	2,524	8,661
6. { Fruits	7,932	»	144	8,076
{ Verreries.	7,621	231	9,573	17,425
{ Machines, mécaniques et armes.	6,552	»	4,916	11,468
{ 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.	305,529	8,569	42,302	356,400
8. Armes, cuivre, borate de chaux.	1,128	1,119	172	2,419
8bis. Sel gemme ou sel marin	969	138	»	1,107
9. Marchandises diverses	82,542	10,800	652	93,994
10. Objets d'exposition, de concours, etc.	»	74	»	74
11. Acier, fonte brute, mitraille.	40,424	5,513	26,162	72,099
12. Minerais, etc.	514,407	530,825	166,552	1,171,784
12bis. Pierres calcaires.	497	4,360	21,480	26,337
13. Charbon anthraciteux	12,476	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.	57,452	365	871	58,688
23. Sable en vrac.	»	»	171	171
24. Planchettes.	12,432	6,290	1,527	20,249
25. Marchandises diverses	100	292	38	430
26. —	»	»	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	29,805	366,035
35. Charbon maigre.	3,250	180	»	3,430
36. { Engrais, cendrées, produits de car-	621,148	98,778	147,455	867,381
36bis { rières, betteraves, bois, etc.				
et 36ter. { Produits pour l'amendement des chemins, etc.				
37. { Engrais.	10,774	535	1,050	12,359
{ Matériaux d'empierrement	182,983	45,448	72,564	298,995
38. Boues, immondices des villes, gadoue	»	»	200	200
39. Produits des hauts-fourneaux.	114,185	20,244	»	134,429
40. Avoine.	2,399	»	»	2,399
TOTAUX.	3,940,537	981,043	645,967	5,537,547

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
3° Aux conditions des tarifs spéciaux provisoires, des tarifs exceptionnels provisoires, et à des prix conventionnels.					
Tarifs spéciaux provisoires.	A ⁷ Laine brute, peaux de moutons, etc.	30,756	»	»	30,756
	H. Combustibles	4,389	400	40	4,529
		35,145	400	40	35,285
Tarifs exceptionnels provisoires.	5. Ciment	47,353	»	»	47,353
	6. Combustibles	1,350,852	9,589	115,620	1,476,061
	6bis. —	7,353	244,343	88,203	336,899
	8. Ciment	30,664	»	»	30,664
	10. Combustibles	31,449	»	»	31,449
	13. Sucre.	16,742	»	»	16,742
	12. Combustibles	12,811	»	»	12,811
	28. Marne.	72,632	»	»	72,632
	14. Fers et aciers	»	»	34,730	34,730
	31. Combustibles	2,734,329	30	375	2,734,734
	31bis. —	21,225	506,274	383,833	914,332
	31quater. —	28,004	»	»	28,004
	39. Pavés.	»	1,500	»	1,500
	40. Pierres, etc.	3,140	»	»	3,140
	41. Déchets de carrières	15,450	»	»	15,450
	42. Rails, accessoires, etc. . .	»	»	70,773	70,773
	43. Pavés	330	»	»	330
	45. Chaux, ciment et moellons.	62,723	»	»	62,723
		4,432,057	758,736	693,534	5,884,327
Transports divers soumis à des prix conventionnels.	Combustibles	275,257	69,198	4,088	348,543
	Fers et aciers	12,109	»	»	12,109
	Fonte brute	1,175	»	34,909	36,084
	Matériaux pour chemins d'intérêt agricole.	146,349	32,325	1,165	179,839
	Matériaux à pied d'œuvre. . .	29,779	»	»	29,779
	Matériel pour le Nord-Belge. .	»	477	»	477
	Pavés et pierrailles	23,017	1,214	»	24,231
	Marchandises diverses	431,146	173	1,918	433,237
		948,832	103,387	42,080	1,064,299
	TOTAUX.	5,386,034	862,223	738,684	6,983,911
Ensemble des transports effectués par charges complètes en services intérieur et mixtes. .		15,396,910	2,695,201	2,570,833	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.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC 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.	
De et vers l'Allemagne.					
Classes générale et secondaires.					
Classe générale B	9,582	2,877	10,623	5,075	28,157
— secondaire A¹	492	615	857	2,499	3,863
— — A²	750	1,022	490	456	2,718
— — S¹¹	483	750	448	41	1,422
Totaux.	11,307	5,264	11,818	7,771	36,460
Tarifs spéciaux.					
Bois	97	11,045	1,557	436	12,805
Brai et goudron	»	40	31	46	57
Céréales, farines, légumes, four- rages, etc.	16,994	2,944	2,514	64	22,516
Chaux.	5,693	189	22	65	5,969
Chiffons	2,381	110	169	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	7,418
Engrais	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	5,844
Graines, etc.	31	377	114	»	522
Matières bitumineuses	747	3,137	27	33	3,944
Matières textiles.	1,021	2,176	1,004	176	7,377
Métaux	7,826	9,005	3,557	219	20,607
Minerais, produits de carrières et terres.	29,661	22,835	5,889	1,242	59,627
Pâtes à papier, chiffons, papier et cartons	4,486	754	837	1,814	7,891
Produits céramiques.	1,633	10,570	155	1,601	16,959
Sels et acides	2,262	16,789	39	178	19,268
Sucres et mélasses.	»	10	38	452	500
Totaux:	94,333	91,238	23,019	12,778	221,568

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC 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.	
De et vers l'Allemagne (suite).					
Tarifs exceptionnels.					
Acides	400	»	»	»	400
Alizarine et bois de teinture.	»	»	»	23	23
Arbres, etc.	273	»	»	»	273
Avoine.	»	»	10	»	10
Bières en fûts.	»	»	3	18	21
Bois	3,205	4,856	255	103	8,449
Brai	44	»	342	»	323
Briques	»	»	»	4,696	4,696
Cellulose.	»	2,041	»	»	2,041
Céréales, farines, etc.	1,706	3,896	12,345	17	17,964
Combustibles.	426,424	156,283	»	70	282,477
Cotons et déchets de coton	»	»	4,493	»	4,493
Chicorées en racines.	350	»	»	»	350
Cuir et peaux	54	273	49,463	434	49,624
Déchets de pierres, puddings	580	»	»	»	580
Divers.	4,863	1,897	655	4,493	5,608
Engrais	3,474	»	»	»	3,474
Fers et aciers.	40	68	4,650	53,203	54,934
— — ouvrés.	»	»	»	»	»
Fonte brute	»	46,943	»	347	47,230
Fruits	8,048	»	4,536	»	9,554
Goudron minéral	»	2,541	»	»	2,541
Graisse et pétrole	493	744	5,514	44	6,794
Jouets	»	»	»	343	343
Lin	»	2,825	»	»	2,825
Matières bitumineuses.	40	»	23	»	33
Matériaux de construction	13,517	»	»	»	13,517
Matières textiles	1,177	492	438	80	2,207
Métaux	180	90	4,767	2,418	7,455
Minerais de fer et pyrites	35,621	224	544	»	36,356
Minerais 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.	13,940	1,340	86	»	17,336
Pavés, pierrailles, etc.	492	»	»	»	492
Pâte de bois.	»	473	»	»	473
Perches à houblon.	»	557	»	»	557
Pommes de terre	»	400	»	»	400
Plomb et zinc.	»	1,025	36,991	279	38,296
Produits bitumineux.	91	263	»	462	546
— céramiques.	4,562	835	40	752	3,209
— métallurgiques	4,092	5,894	24	47	7,057
Sable	»	460	»	275	435
Scories.	»	5,193	»	»	5,193
Scories phosphatées	»	»	»	8,322	8,322
Sels et acides.	204	5,884	64	2,204	8,446
Tannins	4,703	»	4,257	»	2,960
Véhicules divers.	469	40	45	»	494
Totaux	249,827	246,800	88,425	76,307	604,059
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne	325,667	343,302	422,962	96,856	888,787

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.					
Classe générale et classes secondaires.					
Classe générale B	4,531	112	15,790	2,685	23,118
— secondaire A ¹	1,220	4,191	3,497	4,931	13,839
— — A ²	1,780	1,636	2,222	3,198	8,836
— — S ^u	6,333	1,357	270	233	8,193
Totaux . . .	13,864	7,296	21,779	11,047	53,986
Tarifs spéciaux.					
Bois	1,161	363	724	719	2,967
Brai de goudron.	»	»	4	13	14
Céréales, farines, légumes, fourrages, etc.	3,376	197	1,421	135	5,129
Chaux	85,521	1,201	51	»	86,773
Chiffons	»	»	»	21	21
Combustibles.	351	932	4,006	»	5,289
Cuir et peaux, etc.	91	68	34	18	211
Divers.	309	273	1,581	483	2,646
Engrais	1,889	297	2,297	46	4,529
Fers et aciers.	909	429	2,738	387	4,463
Fruits, légumes, etc.	2,404	10	»	113	2,527
Graines, etc.	241	20	449	74	784
Matières textiles.	265	263	11,759	10	15,297
— bitumineuses	256	116	230	»	602
Métaux	1,033	2,013	3,219	1,064	7,329
Minerais, produits de carrières et terres	11,065	5,379	2,122	232	19,798
Pâtes à papier, chiffons, papiers et cartons.	134	120	67	79	400
Produits céramiques.	3,812	525	3,980	1,240	9,557
Sels et acides.	135	2,970	144	3	3,552
Sucres et mélasses.	179	»	42	»	221
Totaux . . .	113,131	15,176	38,165	4,637	171,109

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Tarifs exceptionnels.					
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.	472,598	90	"	454	472,842
Coton	"	"	4,085	20	4,405
Cuirs et peaux	490	75	4,683	120	2,068
Divers.	527	397	639	638	2,201
Engrais	2,475	678	268	9,961	13,382
Fers et aciers.	50	4,594	245	71,859	73,748
Fonte brute.	95	46,920	4,542	37,099	78,656
Fromages	"	"	"	3,480	3,480
Graisse et pétrole	30	"	6,645	"	6,675
Huile et goudron	5	470	63	"	238
Matières textiles.	62	90	218	76	446
Métaux.	86	40	4,015	1,483	2,294
Minerais de fer et pyrites . . .	24,742	1,400,409	63,422	"	1,488,543
Miueis et produits de carrières.	121	543	30	52	746
Paille et fourrages	148	170	55	21	994
Pièces de ponts	"	"	"	4,943	4,943
Pommes de terre	4,309	60	"	"	4,369
Produits céramiques.	937	40	"	"	947
Sable.	8,901	20	"	"	8,924
Scories.	4,620	6,859	"	19,447	27,926
Sels et acides.	452	10	43	705	4,480
Tannins	500	"	438	"	938
Véhicules divers	64	"	43	"	407
Verres à vitres	43	"	"	"	43
Totaux	524,982	1,432,437	444,268	468,446	1,936,503
Ensemble des transports de et vers l'Alsace - Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	648,977	1,434,609	474,212	483,800	2,461,598

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers l'Autriche-Hongrie.					
Classes générale et secondaires .					
Classe générale B.	»	20	85	20	125
— secondaires A ¹ et A ² . . .	»	23	195	919	1,167
— — C ¹	»	»	327	»	327
Totaux	»	43	607	969	1,619
Tarifs spéciaux.					
Divers	40	75	40	67	162
Engrais	»	82	»	»	82
Fers et aciers.	40	»	55	»	65
Métaux autres	»	»	43	»	43
Minerais 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
Tarifs exceptionnels.					
Amidon	41	»	»	»	41
Ardoises	76	»	»	»	76
Cellulose.	»	221	»	»	221
Coton	»	»	407	»	407
Coton brut	»	»	59	»	59
Cuir	»	»	»	51	51
Dentrées alimentaires	»	20	»	»	20
Divers	119	536	174	»	826
Eaux minérales	»	»	»	237	237
Fers et aciers.	2,047	207	903	»	3,157
Fils	10	258	516	»	784
Fil de jute	»	»	66	»	66
Fruits secs	»	10	»	499	509
Graisses	5	»	781	»	786
Huile, graisse végétale.	»	»	12	41	53
Kaolin	»	200	»	»	200
Laines.	204	42	306	»	552
Lait et fromage.	»	363	»	»	363
Lin, chanvre	91	120	12	»	233
Machines agricoles.	»	24	»	»	24
Malt.	»	180	»	»	180
Marbres	1,057	»	60	»	1,117
Métaux	»	»	43	»	43
Minerais et produits de carrières.	72	»	»	»	72
Objets de déménagement.	»	103	34	»	137
Oufs	»	3,294	»	»	3,294
Papier.	»	68	»	»	68
Pâtes à papier	»	»	10	»	10
Semences	»	51	»	»	51
Tabac	»	»	»	345	345
Verrerie creuse.	»	262	»	»	262
Verres à vitres	48	»	197	»	245
Vin	335	24	212	»	571
Volailles	»	114	»	»	114
Totaux	4,105	6,397	3,819	1,473	15,794
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	4,125	7,617	3,671	2,291	17,704

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC 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.	
De et vers l'État de Bavière.					
Classe générale et classes secondaires.					
Classe générale	666	465	440	449	4,090
Classes secondaires	822	"	478	935	2,235
Totaux. . .	4,488	465	648	4,054	3,325
Tarifs spéciaux.					
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.	24	53	42	40	96
Engrais	70	20	40	40	440
Fers et aciers.	245	"	27	"	272
Matières textiles	"	"	442	"	442
Matières bitumineuses.	"	50	"	"	50
Métaux	438	47	24	44	250
Minerais et produits de carrières.	401	384	33	"	515
Pâte à papier, chiffons, papier et carton	"	40	"	42	52
Produits céramiques.	400	23	"	448	274
Sels et acides.	"	"	"	44	44
Totaux. . .	707	4,844	575	797	3,890
Tarifs exceptionnels.					
Arbres.	30	"	"	"	30
Articles de Thuringe.	"	2,919	"	76	2,995
Bières.	"	684	"	4,262	4,946
Bois.	40	24	"	4,502	4,533
Cellulose.	"	"	"	30	30
Céréales, farines, etc.	404	"	"	"	404
Coton brut.	"	"	482	"	482
Combustibles.	290	"	"	"	290
Cuir et peaux	"	49	22	"	74
Divers.	20	"	220	72	342
Engrais	448	"	"	"	448
Fers et aciers.	"	"	"	48	48
Graisse et pétrole	40	"	44	"	50
Kaolin.	"	"	"	50	50
Locomotives, tenders et matériel roulant	"	404	"	"	404
Matières textiles	"	40	40	"	20
Matières bitumineuses.	40	"	"	"	40
Métaux	"	"	42	"	42
Minerais et produits de carrières.	472	"	"	420	592
Pâte de bois	"	"	"	354	354
Pierres lithographiques	"	320	"	205	525
Produits céramiques.	724	"	"	40	734
Totaux. . .	2,115	4,407	790	6,699	13,714
Ensemble des transports de et vers l'État de Bavière	4,340	6,083	4,983	8,550	20,926

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers la France.					
Tarif général.					
Acides, soude et vitriol.	1,385	3,051	1,198	463	6,297
Arbres, graines, chanvre, etc. . .	9,470	34,058	18,829	6,470	68,827
Ardoises, pierres, craie, etc. . .	3,334	838	233	399	5,104
Armes, machines, etc.	1,861	1,395	700	3,178	7,134
Baryte, etc.	85	»	62	27	174
Bières et autres boissons	162	802	28	65	1,057
Bois de construction, etc. . . .	4,350	2,584	405	391	7,730
Bois de chauffage et de mines . .	919	17,326	10	»	18,235
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	6,299	1,473	32,878
Chaux, etc.	106,348	44	»	»	106,389
Colis vides	229	319	280	243	1,071
Combustibles.	3,199	51,632	»	»	54,831
Coton	257	2,256	754	291	3,558
Créosote, brai, etc.	3,648	1,227	146	742	5,733
Cuir et peaux	1,468	2,833	179	147	4,627
Divers.	19,245	20,244	20,440	14,119	74,045
Engrais	38,981	30,747	542	1,489	71,762
Fers et aciers ouvrés	19,218	9,280	13,070	11,121	52,689
Fers et aciers non ouvrés. . . .	16	1,324	166	48	1,554
Fruits et légumes	13,534	5,617	110	3,501	22,762
Glaces	401	173	31	2,465	3,070
Marbres, bouteilles, etc. . . .	1,066	2,219	15	1,461	4,761
Matières bitumineuses, etc. . .	274	1,217	107	53	1,651
Matières tannantes	127	643	107	12	891
Minerais et produits de carrières non dénommés	20,596	4,387	618	989	26,590
Paille, fourrages et matières tex- tiles	1,404	5,802	2,010	1,298	13,514
Pâte à papier, chiffons, etc. . .	1,422	9,074	1,529	979	13,004
Pétrole, huiles diverses, etc. . .	292	26	59	2	379
Poissons	31	117	5	17	170
Produits agricoles	1,224	332	»	16	1,572
— céramiques, etc.	329	62	»	»	391
— de carrières	55,470	7,952	1,816	324	65,562
Sels	515	2,908	13	2,788	6,254
Sel de soude	387	808	270	1,611	6,076
Sucre	335	28	2	1,794	2,159
Terres	21,596	3,059	549	183	25,387
Véhicules divers, etc.	664	1,154	52	396	2,266
Totaux	353,609	239,620	70,727	61,896	725,852

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC 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.	
De et vers la France (suite).					
Tarifs spéciaux et exceptionnels.					
Ardoises, pierres, etc.	»	6	»	»	6
Castines, dolomie, scories, etc. .	514	4,873	»	»	5,387
Céréales, farines, etc.	»	»	»	45	45
Chaux	»	»	»	3,323	3,323
Combustibles	2,430,492	73,633	»	»	2,204,425
Divers.	523	»	»	»	523
Engrais	»	51	»	4,346	4,397
Fers et aciers.	43	5	403	38,802	38,923
Fils	»	»	422	»	422
Glaces en caisses	»	70	»	446	486
Laine et déchets de coton . . .	»	»	4,021	»	4,021
Laine brute ou en suint	»	»	234	»	234
Matériaux d'empierrement . . .	255,484	»	»	»	255,484
Minerais, etc.	»	5	27,834	»	27,836
Moellons, boues, déchets, etc. .	»	3,694	24,324	»	28,015
Pâtes à papier, chiffons, etc. . .	»	»	»	35	35
Pierres de taille brutes, etc. . .	42,269	32	»	440	42,441
Pierres à plâtre, à chaux, etc. .	80	»	»	»	80
Plomb, zinc en plaques, etc. . .	4,743	»	»	»	4,743
Produits céramiques.	»	»	»	67	67
— de carrières bruts.	40	22	»	40	42
Sable et terres réfractaires . . .	9,396	»	»	»	9,396
Scories de forges	»	307	»	20,267	20,574
Sels et acides.	»	5,773	»	5,636	14,409
Sulfate de carbone.	44	»	»	»	44
Totaux.	2,440,208	88,471	56,632	69,787	2,625,098
Ensemble des transports de et vers la France	2,763,817	328,091	427,359	431,683	3,350,950

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers la Suisse.					
Classe générale et classes secondaires.					
Classe générale B.	4,718	443	11,433	490	13,454
Classes secondaires	506	224	4,274	670	2,671
Totaux . . .	2,224	634	12,407	860	16,425
Tarifs spéciaux.					
Bois.	21	»	»	»	21
Céréales, farines, légumes, fro- mages, etc.	92	41	56	»	189
Chaux.	»	»	40	»	40
Chiffons, pâtes à papier, etc. . .	»	65	»	164	229
Cuir, peaux, etc.	40	41	32	»	53
Divers.	122	16	2,303	40	2,451
Engrais	296	»	189	»	485
Fers et aciers.	903	»	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
Minerais, produits de carrières et terres	999	55	224	23	1,306
Papiers, carton, etc.	»	41	»	»	41
Produits céramiques.	513	»	124	»	637
Sels et acides.	40	»	»	»	40
Sucres et mélasses.	13	»	29	»	42
Totaux . . .	4,467	269	7,917	310	12,963

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers la Suisse (suite).					
Tarifs exceptionnels.					
Bois.	»	50	»	563	613
Bois de teinture.	»	»	61	»	61
Céréales, farines, etc.	30	»	31	116	177
Combustibles.	124,361	»	»	»	124,361
Coton brut et déchets de coton.	390	»	949	»	1,339
Cuir et peaux	»	130	»	43	173
Divers.	24	»	383	248	655
Fers et aciers.	31	»	36	»	67
Fromages et lait condensé . . .	»	»	»	561	561
Graisses et pétrole	30	»	412	10	452
Huile	28	»	93	»	121
Locomotives de tramways, etc. .	12	»	»	257	269
Matières textiles	13	»	»	13	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	11	»	50	»	61
Véhicules divers	100	»	»	»	100
Totaux . . .	128,995	180	2,239	2,971	134,385
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	135,686	1,083	22,563	4,141	163,473

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX. (Tonnes.)
De et vers les Pays-Bas.			
<i>Tarif général.</i>			
Arbres, graines, chanvre, etc.	2,233	615	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 teinture.	408	415	523
Cartonnages.	*	24	24
Carton, pâte à papier, etc.	458	27	485
Céréales, farines, etc.	9,690	10,740	20,430
Chiffons, matières tannantes, etc.	2,248	1,873	4,121
Colis vides	449	328	477
Créosote, brai, etc.	996	769	1,765
Cuir, peaux, os, etc.	2,529	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 en)	3,947	609	4,556
Fruits	3,651	1,516	5,167
Glaces	41	42	53
Légumes, foin, etc.	415	9,902	10,317
Matières bitumineuses	68	65	133
Mélasses et sucres	17,039	618	17,657
Métaux, etc.	50	410	460
Minerais et produits de carrières non dénommés. . .	453	200	383
Paille, fourrages et matières textiles	369	925	1,294
Papiers.	1,625	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	493	»	493
Sels et acides	1,790	491	2,281
Soude, acides, etc.	6,401	50	6,451
Véhicules divers	585	394	982
Vitriol, etc.	422	410	232
Totaux. . .	70,882	50,340	121,222

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX. (Tonnes.)
De et vers les Pays-Bas (suite).			
<i>Tarifs spéciaux.</i>			
Ardoises 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	342
Ciment	284	»	284
Clous, etc.	603	80	683
Combustibles	203,571	2,956	206,527
Coton brut	18	»	18
Engrais et terres.	5,683	32,304	37,984
Fers et minerais	57,516	26,609	34,425
Graisses, etc.	20	»	20
Harengs saurs et salés	365	»	365
Lin teillé	»	143	143
Paille, etc.	240	2,928	3,168
Papier.	»	41	41
Pierres et chaux.	97,103	3,409	100,512
Poissons (G. V.)	»	264	264
Produits de carrières	17,615	4,872	22,487
Sel raffiné	»	80	80
Tabacs	232	691	923
Terres	2,529	9,918	12,447
Vins en fûts, etc.	47	335	382
Totaux. . .	387,751	143,655	534,406
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . . .	458,633	193,995	652,628

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers l'Italie.					
Tarifs divers.					
Aciers, fers et autres métaux . .	976	»	121	31	1,128
Beurre et fromage	»	»	»	596	596
Chanvre	»	815	»	»	815
Chapeaux de paille et tissus de paille	»	»	»	92	92
Divers	78	80	1,408	411	1,977
Étoupes et déchets d'étoupes . .	»	615	»	»	615
Extraits de viande	»	»	830	»	830
Fils de lin et de tissus	2,665	70	5	260	3,000
Fruits	»	281	»	36	367
Houille, coke et briquettes de charbon	1,274	»	402	»	1,676
Laine et déchets de laine. . . .	1,451	93	»	»	1,544
Lin	41	5	»	»	46
Machines et chaudières	411	88	1,734	154	5,417
Marbres en blocs	»	126	»	»	126
— 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	»	140	190	297	627
Pierres et briques	47	»	»	»	47
Pommes de terre	»	2,057	»	»	2,057
Racines de chicorée	981	»	»	»	981
Rails et accessoires de rails, etc.	92	»	»	»	92
Sel	»	15	»	»	15
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

DÉSIGNATION.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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.	
De et vers l'Italie et la Suisse réunis (en transit par les lignes de l'Est-Français via Belle-Bâle).					
Classes générale et secondaires .					
Classe générale B.	14	5	439	»	458
— secondaires.	62	»	56	»	118
TOTAUX. . .	76	5	495	»	276
Tarifs spéciaux.					
Brai et goudron.	16	»	»	»	16
Céréales, farines, légumes, four- rages, etc.	10	»	261	»	271
Divers	7	»	»	»	7
Engrais	»	»	20	»	20
Fers et aciers.	20	5	»	»	25
Graines, etc.	»	»	11	»	11
Minerais et produits de carrières.	60	5	»	»	65
Sucres et mélasses	16	»	»	»	16
TOTAUX. . .	129	10	292	»	431
Tarifs exceptionnels.					
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	10	»	»	»	10
Verres à vitres	10	»	»	»	10
TOTAUX. . .	2,111	»	977	90	3,178
Ensemble des transports de et vers l'Italie et la Suisse réunis via Belle-Bâle	2,316	15	1,464	90	3,885

DÉSIGNATION.	TRAFFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	161	161
Divers	22	1,350	1,372
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre . . .	22	1,511	1,533
De et vers la Russie.			
Fers et aciers	201	»	201
Laine peignée	65	»	65
Lin et chanvre.	»	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.
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.	TOTAUX. (Tonnes).	(Nombre d'expéditions)
		A ¹ .	A ² .	B.	1.	2.	3.	4.					
Allemagne et au delà vers		2,203	96	8,774	»	»	»	»	58	»	»	11,133	»
		1,733	593	1,910	1,838	550	»	»	26,816	14,825	71,060	119,167	»
		»	202	53	»	»	»	»	455	827	»	1,495	»
Angleterre vers Allemagne et au delà	1,976.7	285	5	10	»	»	»	»	49	5,559.7	»	7,865.4	»
France, vers		20	15	2,592	»	»	»	»	4,742	1,053	9,866	18,088	»
		»	»	»	201	935	6,276	1,146	9,495	5,482	»	21,553	795
Grand-Duché de Luxembourg, vers		»	»	»	»	»	»	»	101	1,705	»	1,806	»
		»	»	»	»	»	»	»	»	55,616	»	55,616	»
Pays-Bas, vers		59.7	79.7	454	»	»	»	»	906	3,615	»	5,092.4	»
		»	»	»	1,825	2,122	7,662	1,010	27,494	2,256	»	42,567	156
		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	4,521.2	1,006	13,609.7	3,882	3,405	15,958	2,156	78,429.2	87,284.1	80,926	290,933.9	949

[N° 160.]

(176)

A

N° XXXIX. — *Mouvement des transports de marchandises en transit
par les lignes de l'État. — Année 1897.*

[Détail par réseaux de provenance et de destination.]

N° XXXIX. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.		TARIF N° 3. —		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).		3,801	10,517	
		CLASSES		
		A ¹ .	A ² .	B.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne.	268	178	1,801
	Autriche-Hongrie.	"	"	20
	État de Bavière.	23	24	40
	France	"	"	"
	Italie.	"	"	"
	Pays-Bas	"	"	"
	Prince-Henri.	"	"	"
	Russie	"	"	"
	Suisse	10	21	82
Totaux.		301	223	1,943
Allemagne. Autriche-Hongrie. État de Bavière France Italie. Pays-Bas Prince-Henri Russie Suisse.	vers lignes concédées belges (tous services réunis).	316	2,499	379
		"	"	"
		"	"	"
		280	172	33
		"	"	"
		19	20	58
		"	5	"
		"	"	"
		"	79	"
Totaux		155	2,775	470
Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)		916	2,998	2,413

en transit par les lignes de l'État. — Année 1897.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.							
3 ^e classe.	4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.		Tarifs exceptionnels et conventionnels.		TOTAL. (Tonnes.)	
59,848	102,322	238,719		41,091		436,298	

GÉNÉRALES.				Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.	Combustibles.	TOTAUX. (Tonnes.)
1	2	3	4				
»	»	»	»	107,748	29,244	188,996	328,255
»	»	»	»	68	470	»	558
»	»	»	»	607	324	680	1,698
2,755	6,077	9,983	78,985	7,515	470	75,172	178,055
»	»	»	»	»	11,174	593	11,767
217	589	15,544	2,128	64,867	2,140	»	85,359
»	»	»	»	3,385	35	9,605	13,021
»	»	»	»	»	703	»	703
»	»	»	»	1,955	965	18,825	21,836
3,006	6,666	23,527	81,111	186,121	45,525	291,869	640,090
22	225	61	290	47,460	528,581	220,495	600,124
»	»	»	»	5	61	»	66
»	»	»	»	886	498	»	1,584
2,419	1,679	8,409	8,235	6,958	5,144	20	51,047
»	»	»	»	60	552	»	612
250	681	3,588	2,205	20,191	768	»	27,778
»	»	»	»	1,494	205,867	»	205,566
»	»	»	»	»	15	»	15
6	»	»	»	119	516	1,080	1,800
2,597	2,585	12,058	10,726	77,175	557,802	221,595	868,192
5,405	9,249	35,585	91,837	265,204	585,525	515,402	1,508,282

N° XL. — *Mouvement général des transports de tapisseries, de wagons roulant sur et en services mixtes et internationaux, au départ*

DÉSIGNATION.	SERVICES	SERVICES MIXTES			ALLEMAGNE et au-delà		
	INTÉRIEUR	RÉUNIS					
	et État vers État. (Nombre.)	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	159	404	"	"	"
Totaux.	2,062	331	189	520	"	"	"
Wagons roulant sur essieux	6,701	24	3	27	102	"	102
Chevaux, poulains, { Grande vitesse (têtes).	2,776	198	595	591	68	24	92
poneys, { Petite vitesse —	26,061	1,988	843	2,831	17,594	2,527	19,921
ânes et mulets.							
Totaux (têtes).	28,837	2,186	1,238	3,422	17,662	2,551	20,013
Destiaux, etc. { 1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (expéd.)	3,052	170	229	399	2	"	2
{ Petit — —	2,394	122	591	715	"	"	"
{ 2 ^e catégorie. { Gros — —	4,252	209	372	581	"	"	"
{ Petit — —	3,416	149	796	945	"	"	"
{ 3 ^e catégorie. { Gros — —	8,411	290	702	992	"	"	"
{ Petit — —	6,598	256	1,328	1,584	"	"	"
{ 3 ^e catégorie avec majoration. { Anes, etc. —	"	"	"	"	"	"	"
{ Gros bétail —	8,804	294	463	759	"	"	"
{ Petit — —	4,103	103	514	617	"	"	"
Totaux (expéd.).	41,670	1,573	4,097	6,870	2	"	2
Moutons. (têtes).	" (1)	" (1)	" (1)	" (1)	"	82,273	82,273
Animaux (tarif spécial n° 10). { Catégorie A (expéditions).	348	"	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			TOTAUX. (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.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	ENSEMBLE. (Nombre.)	
2	"	2	1	"	1	"	"	"	5
57	14	51	"	6	6	"	"	"	57
59	14	53	1	6	7	"	"	"	60
"	"	"	"	"	"	195	"	195	295
1,698	649	2,347	147	169	316	"	"	"	2,753
1,951	515	2,296	475	1,569	1,812	"	"	"	24,059
5,619	994	4,615	620	1,558	2,158	"	"	"	26,814
"	"	"	"	55	55	"	"	"	55
"	"	"	5	50	44	"	"	"	44
"	"	"	"	176	176	"	"	"	176
"	"	"	1	524	525	"	"	"	525
"	2	2	1	2,757	2,758	"	"	"	2,760
"	"	"	4	5,908	5,912	"	"	"	5,912
"	8	8	"	"	"	"	"	"	8
"	10	10	8	526	534	"	"	"	544
"	"	"	476	1,346	1,822	"	"	"	1,822
"	20	20	495	10,909	11,404	"	"	"	11,426
"	"	"	"	"	"	"	"	"	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	465,550	50,778	90,895	5,715	254
Chiffons, os, pâte à papier	61,842	9,149	12,595	2,550	505
Combustibles	6,265,026	1,127,549	1,000,844	129,542	156,615
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	4,055	8,054	1,221	6,156
Minerais	549,754	564,795	116,604	50,152	224
Papiers et cartons	10,901	752	2,004	5,525	2,568
Produits céramiques	54,885	5,566	6,825	5,560	16,808
— de carrières	1,515,545	227,456	206,729	56,855	26,110
— de l'agriculture	1,022,685	167,045	167,192	71,848	15,057
— métallurgiques	1,265,457	154,827	428,140	62,791	99,552
Sable	500,684	55,546	29,976	»	455
Scories	61,470	»	11,722	»	15,515
Sels et acides	55,092	14,102	7,759	5,059	25,055
Sucres et mélasses	197,079	1,758	15,807	58	462
Terres	65,628	15,909	56,264	»	»
Verreries	65,150	11,845	11,490	»	»
Véhicules divers	54,994	2,167	2,554	184	10
Marchandises autres	1,279,590	67,749	107,594	75,165	28,451
TOTAUX . . .	15,596,910	2,695,201	2,570,855	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.																		TOTAUX DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTAUX GÉNÉRAUX.
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		BAVIÈRE.		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.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.			
1	516	»	237	»	4,946	190	867	»	53	»	»	»	»	»	»	»	»	194	6,459	56,651
5,535	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	»	»	»	»	»	»	6,548	54,635	376,796
85,572	1,201	»	»	»	15	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
470,935	1,176	»	»	290	»	2,155,691	128,265	205,571	2,956	126,201	»	1,076	»	»	»	»	»	5,071,926	286,010	11,751,155
6,929	10,982	»	82	528	50	59,526	55,655	9,112	55,199	2,546	45	»	»	»	»	»	»	70,066	79,865	1,600,064
68	170	708	41	»	»	551	28	»	»	157	»	»	»	»	»	»	»	1,585	265	21,775
»	»	1,102	500	»	»	4,255	»	»	»	»	»	1,451	95	»	161	65	»	6,875	554	58,185
871	129	»	»	10	50	4,175	5,209	1,064	1,084	267	»	»	»	»	»	»	»	7,608	10,608	142,045
101,521	1,106,020	192	»	608	»	49,045	5,581	251	»	»	»	»	»	»	»	»	»	187,527	1,111,625	2,550,505
»	»	»	68	»	»	1,042	580	1,785	522	»	11	»	»	»	»	»	»	8,148	5,749	25,554
8,720	1,775	»	20	824	»	529	129	1,241	558	2,592	»	»	»	»	»	»	»	16,875	19,070	85,019
151	595	1,195	»	»	682	555,084	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	54,811	2,705	251	1,022	5,889	»	»	»	750	196,662	89,129	2,242,711
13,952	154,501	5,101	251	445	215	56,860	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	585,159
1,620	26,506	»	»	»	»	514	25,447	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,154	65,628	140,594
1,054	4,701	»	»	»	11	4,012	26,058	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	»	»	22,145	5,242	2,840	9,955	»	»	46	»	»	»	»	»	25,031	15,459	154,291
45	»	252	262	»	»	1,515	6,504	41	12	»	»	529	»	»	»	»	»	2,178	6,778	95,441
107	»	»	»	»	»	716	1,550	588	594	112	257	»	»	»	»	»	»	1,707	2,211	45,615
52,478	25,915	971	6,655	2,988	5,112	72,066	81,768	8,598	4,015	20,077	2,528	5,176	7,765	22	1,550	»	»	255,541	161,555	1,851,429
825,189	1,558,409	7,796	9,908	6,295	14,655	2,891,176	459,774	458,655	193,995	162,029	5,529	16,585	12,261	22	1,511	266	750	4,814,418	2,446,708	27,924,070

2^e 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.	À double voie	À simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Chimay à Hastière à la frontière vers Anor (France)	Mét. courr. 59,868	Mét. courr. "	Mét. courr. "	Mét. courr. 59,868	Mét. courr. "	Mét. courr. 59,868	Mét. courr. 59,868	Mét. courr. "
Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	"	"	52,046	52,046	"
Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511	"	"	43,511	43,511	"
Flandre occidentale. Poperinghe à Haachrouck (France)	6,213	14,722	20,635	178,692	"	20,635	20,635	"
Ingelmonster à Deynze, par Thielt.	25,438	"	25,438	"	"	25,438	25,438	"
Roulers à Ypres.	22,030	"	22,030	"	"	22,030	22,030	"
Roulers à Menin	15,012	"	15,012	"	"	15,012	15,012	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,484	14,590	"	41,078	"	41,078	41,078	"
Entre-Sambre-et-Neuse. Charleroy à Vireux (France)	62,478	3,100	65,578	"	23,678	41,900	65,578	"
Embranchements de Cousin, de Florennes, de Landelle, de Morlamé et de Philippville 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 (1)	27,964	"	27,964	"	"	27,964	27,964	"
Aerschot à Ais-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260	627,740	6,670	95,581	102,260	"
Nord de la Belgique. Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins.	73,259	"	73,259	"	15,013	57,346	60,141	13,118
Aerschot à Hérentals	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)	73,241	48,244	121,485	"	461	121,024	121,485	"
Sirhem à Montaigny	3,568	"	3,568	"	"	3,568	3,568	"
Hasselt à Maeseyck	40,567	"	"	40,567	"	40,567	40,567	"
Liège à Maastricht (Pays-Bas)	18,276	11,007	"	29,283	29,283	"	29,283	"
Liégeois. Liège à Hasselt	54,684	"	54,684	"	"	54,684	54,684	3,139
Limbourgeois. Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	43,281	17,571	60,852	140,742	"	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	"
Nord belge. Charleroy à Erquelinnes	30,633	"	30,633	"	30,633	"	29,895	768
Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	"	15,890	"	15,890	"	15,890	"
Namur à Liège	72,634	"	72,634	168,878	72,634	"	72,151	483
Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701	"	10,448	39,253	49,701	"
Toviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	"	9,433	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	"	"	21,146	1,726	19,420	20,356	790
TOTAL	1,183,302	201,611	1,384,913		234,758	1,150,155	1,335,244	49,669
Ligne d'Anvers à Gand (2)	49,670	"	49,670		13,528	36,142	49,670	"
" de Gand-Eclon-Saint-Nicolas (2)	45,247	"	45,247		"	45,247	45,247	"
ENSEMBLE	1,278,219	201,611	1,479,830		248,286	1,231,544	1,430,161	49,669

(1) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central Belge pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

(2) Lignes exploitées pour compte de l'État jusqu'au 1^{er} 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		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						Où il y a des gares industrielles reliées aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 3, 6 et 7.)	en pleine voie gares privées.	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consti- tuée.	E-nsemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Chimay	Belge	4	10	14	"	2	16	3	2	5
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	10	14	"	2	16	3	2	5
Flandre Occidentale	Belge	11	19	30	3	12	45	"	2	2
	Etranger	1	3	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	12	22	34	3	12	49	"	2	2
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	1	"	8	1	3	4
	Etranger	2	3	5	"	"	5	"	1	1
	Ensemble.	6	6	12	1	"	13	1	4	5
Grand Central Belge	Belge	39	64	103	(1, 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	1	6	7	1	"	8	1	1	2
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	1	6	7	1	"	8	1	1	2
Liège à Maestricht	Belge	1	5	6	"	7	13	1	4	5
	Etranger	1	2	3	"	1	4	"	1	1
	Ensemble.	2	7	9	"	8	17	1	5	6
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	3	1	27	6	22	28
	Etranger	1	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	1	"	1	"	"	1	"	"	"
	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	"	1	8	"	"	"
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	"	1	8	"	"	"
Anvers à Gand (*).	Belge	1	9	10	1	3	14	"	1	1
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	1	9	10	1	3	14	"	1	1
Gand-Eecloo-Bruges (*).	Belge	4	8	12	1	"	13	"	5	5
	Etranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	8	12	1	"	13	"	5	5
TOTAUX.	Belge	100	175	275	53	62	400	75	191	266
	Etranger	15	25	40	12	1	53	1	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'État par les sociétés jusqu'au 30 juin 1897 inclusivement.

N° 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 Tervuren.	Grand Central Belge.	Hasselt à Maastricht.	Liège à Maastricht.	Liégeois-Limbourgeois (1).	Malines à Tervuren.	Nord Belge.	Tartiers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Anvers à Gand.	Gand-Bruxelles-Bruges.	Ensemble.	
Matériel de traction.															
Locomotives. . .	en 1897 . .	7	41	40 (4)	203	3	(3) 44	29	44 (4)	204	4	6	43	10	555
	en 1896 . .	7	40	40 (4)	203	3	(3) 44	29	44 (4)	204	4	6	43	10	554
Différences pour 1897 . .		»	+ 1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 1
Tenders . . .	en 1897 . .	7	39	7	424	»	8	20	43	428	»	»	»	6	352
	en 1896 . .	7	39	7	424	»	8	20	43	428	»	»	»	6	352
Différences pour 1897 . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
• Voitures à vapeur	en 1897 . .	»	7	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	40
	en 1896 . .	»	7	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	40
Différences pour 1897 . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe.	»	45	4	43	»	3	»	5	25	»	4	5	3	84
	de 2 ^e —	»	26	4	42	»	3	»	7	24	»	2	24	6	135
	de 3 ^e —	7	400	9	233	6	14	»	17	77	»	9	46	26	541
	mixtes . .	5	24	2	(5) 77	2	(5) 46	»	8 (7)	33	»	3	17	11	224
	Ensemble.	42	165	19	395	8	33	(1)	37	156	6	15	92	46	984
Fourgons à bagages.		8	47	5	212	2	(8) 13	(1)	42	440	3	4	44	40	470
Wagons à marchandises	découverts.	193	346	174	5,847	44	244	»	365	3,834	62	25	53	55	14,177
	fermés . .	8	442	43	584	48	68	»	23	474	»	15	47	48	4,440
	pr chevaux.	»	8	1	6	2	»	»	»	10	»	»	»	»	27
	pr bétail. .	8	67	4	579	44	2	»	50	50	4	7	3	»	788
	Ensemble.	209	833	189	7,046	78	284	(1)	438	4,368	66	48	103	103	13,432
Véhicules divers		4	4	2	47	4	4	(1)	7	8	»	2	2	7	52
TOTAUX (véhicules de transport).	en 1897 . .	230	746	245	7,640	92	331	»	494	4,669	75	69	244	166	14,938
	en 1896 . .	230	743	245	7,642	92	333	(4)	494	4,669	75	74	242	167	14,946
Différences pour 1897 . .		»	+ 3	»	— 2	»	— 2	»	»	»	— 5	— 4	— 4	— 4	— 8

(1) A la fin de 1897, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 1^{re} classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 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 (*)											
	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	(2) 36,764	"	64,402	231,497	295,899
Flandre Occidentale	1,120,357	207,154	99,538	1,427,049	102	"	"	102	(3) 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 Maeseyck	"	"	103,730	103,730	"	"	"	"	"	"	103,730	103,730
Liège à Maestricht	(5) 248,842	105,494	12,390	366,726	"	"	"	"	248,842	105,494	12,390	366,726
Liégeois-Limbourgeois . . .	437,968	368,301	"	806,269	"	"	"	"	437,968	368,301	"	806,269
Malines à Terneuzen	151,392	210,105	121,570	483,067	"	"	"	"	151,392	210,105	121,570	483,067
Nord Belge	(6) 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 . .	79,485	22,778	"	102,263	14,865	4,074	"	18,939	94,351	26,852	"	121,203
Totaux pour 1897	5,616,344	3,802,221	1,054,009	10,472,574	99,683	13,476	27,740	140,819	5,715,947	3,815,697	1,081,749	10,613,393
— pour 1896	5,545,570	3,773,505	1,045,531	10,364,606	90,298	13,091	27,816	140,205	5,644,868	3,786,596	1,073,347	10,504,811
Différences pour 1897 . . .	+ 70,774	+ 28,716	+ 8,478	+ 107,968	+ 305	+ 385	— 76	+ 614	+ 71,079	+ 29,101	+ 8,402	+ 108,582

(*) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres

(1) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(2) Y compris 151,428 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 20,052 — — sur la ligne de Sichem à Montaigu

(5) — 104,928 — — par les trains-tramways.

(6) — 630,001 — — par les trains-tramways.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION			
		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. (nombre.)	2,626	5,245	44,421	77,803
	2 ^e — (—)	23,939	25,277	344,468	335,906
	3 ^e — (—)	264,832	433,625	2,634,895	1,305,807
	Ensemble (—)	291,397	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 mar- chandises	taxées au minimum (expéditions.)	»	»	450,578	72,490
	— au poids (quintaux.)	49,929	24,873	179,520	486,019
	Ensemble.	—	24,873	—	258,509
Grosses mar- chandises	taxées au minimum (expéditions.)	»	»	32,434	28,260
	— au poids (tonnes.)	216,857	367,444	944,496	1,424,810
	Ensemble.	—	367,444	—	1,453,070
Finances. (groups.)		3,953	684	60,045	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	4,219	281	7,792
	— à petite — (—)	887	8,492	4,675	26,321
	Ensemble. (—)	977	9,714	4,956	34,413
Produits extraordinaires (francs.)		—	20,747	—	20,438
Recettes brutes d'exploitation Totaux. (—)		—	(*) 592,706	—	3,537,626
Dépenses — — (—)		—	(*) 408,455	—	1,993,413
Excédents des recettes sur les dépenses (—)		—	184,251	—	1,544,213
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'État, à partir du 1^{er} janvier 1897.

(3) Y compris le mouvement (549,420 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 34,942 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.

CAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE. (2)		HASSELT A MAREUYCK.		LIÈGE 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	323,614
43,204	43,654	578,767	743,077	5,622	8,658	66,474	65,742	999,474	1,162,344
254,835	191,698	7,495,981	3,043,335	60,422	49,592	1,049,832	488,226	11,760,797	5,242,283
269,851	208,544	8,189,729	3,964,932	67,190	60,412	1,132,599	580,690	12,938,250	6,698,244
1,058	4,696	33,355	76,230	1,492	4,485	»	»	54,093	435,806
2,945	—	20,003	—	403	—	10,488	11,055	52,012	—
—	4,696	—	76,230	—	4,485	—	11,055	—	435,806
3,444	1,402	293,769	602,757	29,858	8,936	»	»	477,349	952,948
46,256	10,247	233,728	—	42,827	14,204	45,486	31,990	507,446	—
—	11,649	—	602,757	—	23,140	—	31,990	—	952,918
1,063	1,494	60,764	40,239,602	1,427	4,807	»	»	95,082	13,164,044
427,328	391,646	5,074,503	—	37,916	62,854	623,775	646,430	7,294,575	—
—	392,840	—	10,239,602	—	64,661	—	646,430	—	13,164,044
391	846	5,693	1,644	1,087	314	2,966	746	74,435	15,673
»	»	422	16,882	»	»	4	28	434	17,441
»	»	29	1,050	»	»	»	»	39	1,213
»	»	451	17,932	»	»	4	28	473	18,354
»	»	1,794	6,390	»	»	525	42,744	—	28,448
425	4,158	73,912	90,897	540	6,001	1,409	43,966	—	149,838
425	4,158	75,706	97,287	540	6,001	1,634	26,710	—	177,980
—	23,359	—	181,263	—	16,595	—	77,762	—	340,434
—	643,092	—	15,181,617	—	172,608	—	1,375,411	—	21,503,090
—	337,732	—	7,461,426	—	170,182	—	752,298	—	11,423,206
—	305,360	—	7,720,221	—	2,426	—	623,113	—	10,379,884
—	52.52 p. %	—	49.15 p. %	—	98.59 p. %	—	54.70 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admi-
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 Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay,
dont il est question dans le renvoi ⁽¹⁾ ci-dessus.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement e

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION DES						
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERSEUZES.		NOR
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	477,979	323,614	17,660	37,039	18,461	22,192	333,423
2 ^e — (—)	999,474	1,162,344	151,657	488,748	79,694	63,764	969,815
3 ^e — (—)	44,760,797	5,212,283	395,236	489,657	683,434	287,077	6,599,435
Ensemble. (—)	42,938,250	6,698,244	4,064,553	745,444	781,289	373,033	7,902,673
Bagages { taxés au minimum (colis.)	54,093	435,806	5,386	2,525	4,266	2,082	"
— au poids (quintaux.)	52,042	—	4,306	44,091	2,488	3,207	84,270
Ensemble	—	435,806	—	43,646	—	5,289	—
Petites mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	477,349	952,948	98,458	33,275	64,842	59,473	"
chandises { — au poids. (quintaux)	507,446	—	400,029	440,044	36,654	—	384,404
Ensemble.	—	952,948	—	473,316	—	59,473	—
Grosses mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	95,082	43,464,014	46,143	49,335	7,614	40,279	"
chandises { — au poids. (tonnes.)	7,294,575	—	4,297,478	1,731,428	594,331	865,463	3,760,744
Ensemble	—	43,464,014	—	1,780,763	—	875,442	—
Finances (groupes.)	74,435	45,673	5,922	4,895	42,357	2,526	72,530
Equipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	434	47,444	20	540	"	"	"
— à petite — (—)	39	4,213	"	"	2	33	2,459
Ensemble. (—)	473	48,354	20	540	2	33	2,459
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	28,445	94	2,378	5	95	"
(²) — à petite — (—)	—	449,835	4,922	20,544	313	3,464	44,556
Ensemble (—)	—	477,980	2,016	22,922	318	3,256	44,556
Produits extraordinaires. (francs.)	—	340,434	—	38,744	—	409,495	—
Recettes brutes d'exploitation . Totaux. (—)	—	24,503,090	—	2,747,477	—	4,428,247	—
Dépenses — — — — — (—)	—	44,423,206	—	2,023,579	—	830,949	—
Excédents des recettes sur les dépenses. (—)	—	40,379,884	—	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) 4,029 envois taxés par expédition et 4,794 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-EECLOO-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	550,374	4,448,560	9.30	2.64	42,634	23,844	3,778	5,760
1,093,948	48,966	42,039	29,253	20,045	2,278,858	2,540,828	24.42	6 »	98,383	407,086	56,394	54,014
2,295,833	»	»	225,352	84,268	20,464,254	8,369,448	69.58	19.77	646,773	333,233	246,606	140,230
4,422,279	49,203	42,176	257,515	407,393	22,993,483	12,028,506	100. »	28.41	727,788	464,463	306,775	200,021
»	»	»	4,445	558	64,860	391,605	400. »	0.93	4,499	732	4,295	640
235,540	»	»	632	796	443,408				2,352	4,899	746	4,439
235,540	»	»	—	4,334	—	391,605	400. »	0.93	—	5,634	—	4,779
»	»	»	46,810	46,647	687,429	4,854,964	400. »	4.38	37,373	47,929	25,645	9,726
634,537	4,944	2,595	24,334	45,808	4,051,904				23,426	34,227	45,367	42,558
634,537	—	2,595	—	32,425	—	4,854,964	100. »	4.38	—	52,456	—	22,284
»	»	»	3,454	2,477	424,960	25,722,920	100. »	60.76	5,307	42,322	3,288	3,504
9,784,507	33,599	36,086	88,302	409,934	18,068,729				34,059	104,477	78,526	442,920
9,784,507	—	36,086	—	412,408	—	25,722,920	100. »	60.76	—	146,799	—	446,424
44,292	»	»	9,890	712	474,834	35,098	100. »	0.08	726	542	2,300	574
»	»	»	4	8	455	47,689	44.46	0.04	»	»	4	12
24,423	»	»	»	»	2,500	22,369	35.84	0.05	»	»	»	»
24,423	»	»	4	8	2,935	40,058	400. »	0.09	»	»	4	12
»	»	»	34	201	(3)	30,849	42.58	0.08	»	»	4,954	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	4,444	(5)	245,043	100. »	0.58	44,304	20,586	23,252	12,428
4,529,809		77	—	506	—	2,048,732	100. »	4.77	—	43,477	—	43,980
16,378,528	—	50,934	—	255,920	—	42,333,896	—	100. »	—	673,054	—	367,465
6,068,982	—	33,363	—	422,329	—	20,202,378	—	—	—	394,264	—	202,994
10,309,546	—	47,574	—	433,594	—	22,434,548			—	278,793	—	464,474
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.	Comparaison des	
		Chimay.	Flandre Occidentale.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gerants ou directeurs de l'exploitation)	4	1
2	Ingénieurs en chef directeurs	"	"
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.)	4	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.	5	16
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, surannués, etc.	25	121
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
B. Agents divers et ouvriers.			
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, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aide-forgerons, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, peintres, garçons, manoeuvres, etc.	34	274
15	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, ou signaleurs, etc.	73	702
16	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, récolteurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manoeuvres, etc.	24	203
17	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4	4
Ensemble (rubrique B).		132	1,483
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1897.		189	1,472
— — — — — pour 1896(1).		188	1,438
Différences pour 1897.		+ 1	+ 34

(1) Abstraction faite du personnel des lignes reprises par l'État (Anvers à Gand et Gand-Ecluse-Bruges).

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1897.*
années 1897 et 1896 (*).

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.									TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Grand Central Belge.	Hasselt à Maastricht.	Liège à Maastricht.	Liégeois- Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord Belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1897.	1896 (*).
1	1	2	1	1	1	1	1	1	12	12
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	22	2	3	1	3	3	1	2	43	42
1	49	2	2	2	2	41	2	2	33	36
2	3	2	2	1	1	2	2	1	8	8
2	108	4	3	6	6	20	2	1	170	170
9	147	6	15	27	17	51	2	5	314	312
2	2	2	2	1	1	85	1	1	93	93
1	2	2	2	1	2	2	2	2	7	6
1	18	2	3	8	2	14	2	2	47	49
20	335	4	33	33	37	264	2	10	902	878
7	126	1	5	16	8	74	1	2	296	312
14	295	2	19	53	25	193	4	4	683	660
60	1,076	21	82	173	99	718	8	27	2,610	2,550
46	1,687	12	63	123	148	959	6	29	3,381	3,298
52	941	39	127	231	161	517	6	40	2,889	2,877
18	696	6	48	224	88	491	1	20	1,819	1,769
4	47	1	2	1	2	84	2	2	151	153
120	3,371	58	240	582	399	2,051	13	91	8,240	8,097
180	4,447	79	322	755	498	2,769	21	118	10,850	10,677
180	4,400	79	308	758	482	2,705	21	118	10,677	—
2	147	2	14	3	16	64	2	2	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 (Imprudence, circulation sur la voie.)			
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
Flandre Occidentale	»	1	3	4	»	1	»	4	»	2	3	5	»	1	4	2
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central Belge	»	»	»	»	1	»	»	4	1	»	»	1	»	1	2	4
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	1	»	4	»	1	»	1	»	»	4	4
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
Nord Belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	24
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
TOTAUX pour 1897	»	4	3	4	1	2	»	3	4	3	3	7	»	6	3	9
— pour 1896	»	4	»	4	»	»	»	»	4	»	4	3	»	»	3	6
Différences pour 1897	»	-3	+3	»	+4	+2	»	+3	+4	-1	+3	+3	-3	+6	+3	+6

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1897.

années 1897 et 1896.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des 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.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
4	2	»	6	7	6	1	14	»	2	4	6	3	4	»	7	4	2	»	6	7	8	4	19
»	1	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
2	4	»	6	4	9	»	13	»	1	»	1	3	4	»	7	2	4	»	6	5	9	»	14
»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
1	»	1	2	2	1	2	8	»	»	»	»	1	5	1	7	1	»	1	2	2	5	2	9
3	»	»	3	3	2	»	5	»	»	»	»	»	2	»	2	3	»	»	3	3	2	»	5
8	4	»	12	8	20	»	37	»	4	»	4	»	21	»	21	8	4	»	12	8	29	»	37
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2
18	11	1	30	24	53	6	83	»	7	6	13	7	38	2	47	18	11	1	30	25	56	9	90
9	16	»	25	18	44	5	67	3	4	»	7	6	28	5	39	9	16	»	25	18	18	5	71
+9	-5	+1	+5	+6	+9	+1	+16	-3	+3	+6	+6	+1	+10	-3	+8	+9	-5	+1	+5	+7	+8	+4	+19

N° 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 ^{er} 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 placement des capitaux disponibles, soit fr.	7,178 91
le solde actif net est de fr.	<u>598,834 10</u>

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 :

1 ^o Pour coupons échus au 1 ^{er} juillet 1896 et 2 janvier 1897 fr.	190,612 50
2 ^o Pour titres amortis le 14 mars 1896. . .	70,000 »

B. Au Trésor :

1 ^o Pour intérêts restant à liquider . . .	277 50
2 ^o Pour titres restant à rembourser . .	16,000 »
3 ^o L'excédent disponible, toutes charges acquittées	517,644 57

L'encaisse des stations au 31 décembre 1896 et repris par les comptables de la Compagnie au 1 ^{er} janvier était de	<u>4,299 53</u>
--	-----------------

Total égal au solde actif. fr.	598,834 10
--	------------

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° 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.	1,591,034 98
<i>Intérêts des actions privilégiées et des obligations.</i>		Comptes de banques. Intérêts du 1 ^{er} janvier 1896 au 30 juin 1897 fr. (*) 6,417 48	
Liquidé à l'échéance du { 1 ^{er} juillet 1896, fr. 95,332 50 } { 2 janvier 1897 . . . 95,280 » }	190,612 50	Intérêts à 2 p. c. { fr. 300,000 » versés le 21 août 1897. 855 33 { — 16,277 50 — 22 nov. 1897. 127 31 { — 10,465 66 — 24 déc. 1897. 100 59	7,178 91
Restant à liquider et versé au Trésor le 22 novembre 1897, pour l'échéance du { 1 ^{er} juillet 1896. 112 50 } { 2 janvier 1897 163 » }	277 50		
<i>Amortissement du 1^{er} mars 1896.</i>			
Titres remboursés le 2 janvier 1897	70,000 »		
— restant à rembourser et versés au Trésor le 22 novembre 1897	16,000 »		
Versements { le 21 août, acompte sur la recette nette. 300,000 » { le 24 décembre, solde de la recette nette. 10,465 66 { le 24 décembre, intérêts 7,178 91	317,644 57		
Encaisses des stations repris par les comptables de la Compagnie le 1 ^{er} janvier 1897	4,299 53		
TOTAL fr.	1,598,815 89	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.

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.

N° L. — *Lignes d'Anvers à Gand. — Compte de liquidation*
du 1^{er} 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'État Belge, résultent les constatations suivantes :

Du 1 ^{er} 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 ^{er} janvier 1897, soit	4,299 55
le solde actif est de	fr. <u>284,901 38</u>

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

La société d'Anvers à Gand a versé :

1 ^o Aux porteurs d'actions privilégiées et d'obligations pour coupons échus le 1 ^{er} juillet	fr. 89,722 50
2 ^o Au Trésor. { pour intérêts restant à liqui- der	fr. 4,597 50
{ l'excédent disponible, toutes charges acquittées	fr. 181,993 29
3 ^o Aux comptables de l'État installés le 1 ^{er} juillet, le solde des encaisses au 30 juin des stations d'Anvers à Gand	fr. 8,588 09
Total égal au solde actif	fr. <u>284,901 38</u>

Dressé en triple expédition, à Saint-Nicolas, le 12 février 1898.

Le Directeur du contrôle
du chemin de fer de l'État Belge,

(Signé) LEFEVRE.

Le Président du Comité de liquidation
de la Société des chemins de fer d'Anvers à Gand,

(Signé) S. VERWILGHEN.

N^o L (suite). — *Chemin de fer d'Anvers à Gand.*

COMPTE GÉNÉRAL DU PREMIER SEMESTRE 1897.

Dépenses.

Recettes.

Dépenses d'exploitation.	394,261 32	Reprise du solde en caisse au 31 décembre 1896	4,299 53
<i>Intérêts des actions privilégiées et des obligations.</i>		Recettes brutes de l'exploitation du 1 ^{er} semestre	673,054 18
Liquidé à l'échéance du 1 ^{er} juillet 1897 fr. 89,537 30	(1) 163 » 94,320 »	Solde des comptes d'intérêts.	1,808 99
Restant à liquider et versé au Trésor le 22 novembre 1897 4,507 50			
Versements au Trésor { le 22 novembre, acompte sur la recette nette 150,000 »			
{ le 10 février 1898, solde de la recette nette 30,184 30	181,993 29		
{ le 10 février 1898. Intérêts 1,808 99			
Encaisses existant au 30 juin et dont l'État Belge a pris possession le 1 ^{er} juillet, lors de l'installation de ses comptables	8,588 09		
Total fr.	679,162 70	Total. . . . fr.	679,162 70

(1) 22 coupons détachés à tort de titres amortis le 1^{er} mars 1896.

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^{er} 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 ^{er} 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
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.	<u>166,289 »</u>

Il a été disposé de ce solde de la manière suivante :

La Société de Gand-Eecloo a versé :

1 ^o A la Société d'Eecloo-Bruges, dont elle a affirmé l'exploitation moyennant de 40 p. c. de la recette brute fr.	48,558 16
2 ^o Aux obligataires de sa propre concession, pour coupons échus le 1 ^{er} juillet. . . .	34,588 37
3 ^o Au Trésor, l'excédent disponible toutes charges acquittées	80,205 04
4 ^o Aux comptables de l'État installés le 1 ^{er} 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.	<u>166,289 »</u>

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.

COMPTE GÉNÉRAL DU PREMIER SEMESTRE 1897.

Payments.

Ressources.

Dépenses d'exploitation. fr.	202,994 40	Recettes brutes de l'exploitation	367,464 80
Parts de recettes versées à la Société d'Eecloo-Bruges	48,558 16		
Coupons d'obligations { 4,605 coupons à fr. 7-50 = fr. 51,522 50		Compte courant { du 1 ^{er} janvier { Intérêts. .fr. 1,510 27	1,174 66
échus au 1 ^{er} juillet. { Commission 63 87	34,588 57	de la { au 30 juin. { Commission. 135 61	
Versement opéré le 25 octobre des reliquats des sommes déposées chez les banquiers pour paiement des coupons d'obligations.	8,787 75	Banque { du 1 ^{er} juillet { Intérêts. . . 521 03	245 45
Versement opéré au Trésor le 27 octobre fr. 60,000 »	71,417 51	de Flandre. { au 12 août. { Commission. 75 60	1,818 63
Id. id. le 27 novembre. 11,417 51		Intérêts du 12 août aux dates de versement au Trésor des soldes des recettes. 598 54	
Encaisses existant au 30 juin 1897 et dont l'État Belge a pris possession le 1 ^{er} juillet, lors de l'installation de ses comptables :			
A la station de Bruges 595 78	2,957 45		
A la station d'Eecloo 2,545 65			
Les autres stations avaient versé leur encaisse comme d'usage le soir, c'est-à-dire le 30 juin, à la Caisse centrale.			
TOTAL. . . . fr.	569,285 40	Fr.	569,285 40

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'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.

(202)

(1)

PARTIE B.

POSTES.

(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. 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^{er} 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^e 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^{er} 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^{er} 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^{er}. 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	82,809,866	35,333,824	117,848,690
	En 1896	77,234,038	33,332,952	110,566,990
	Différences en 1897. .	+ 5,275,828	+ 2,005,872	+ 7,281,700
		ou + 6.83 p. ‰	ou + 6.02 p. ‰	ou + 6.59 p. ‰
Cartes postales	En 1897	40,458,860	8,961,589	49,420,449
	En 1896	37,367,772	8,008,546	45,376,318
	Différences en 1897. .	+ 3,091,088	+ 953,043	+ 4,044,131
		ou + 8.27 p. ‰	ou + 11.90 p. ‰	ou + 8.91 p. ‰
Totaux	En 1897	122,968,726	44,300,413	167,269,139
	En 1896	114,601,810	41,344,498	155,943,308
	Différences en 1897. .	+ 8,366,916	+ 2,958,915	+ 11,325,831
		ou + 7.30 p. ‰	ou + 7.16 p. ‰	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 5,523,597 contre 5,349,596 en 1896. C'est, sur 1897, une diminution de 23,799 cartes ou 0.48 p. c.

En 1897, la poste a, en outre, transporté 23,145.817 lettres de service. C'est, sur 1896 (20,597,401), 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	110,587,211	96,456,423	5,915,748	1,582,750
En 1896	101,513,576	91,274,339	5,374,720	1,660,555
Différences en 1897. . .	+ 9,073,665 ou + 8.94 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 81,345,808 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. 2,190.17. Il en a été retrouvé 1,554 ou 52.45 p. c., parmi lesquelles 3 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. 3-30 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 33,886,307 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 855,552 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 1,294,553 lettres recommandées. C'est, sur 1896 (1,237,360), 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. 534,955,296-52. C'est, sur 1896, une augmentation de 11,118 en nombre et de fr. 20,010,445-53 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. 2,255-20.

En *service international*, il a été échangé 158,184 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 143,107,527-79. 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 EXPRÈS.

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 1,438,448 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1896 (1,597,015), l'augmentation est de 143,436 (ou 9.60 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1897, à 1,181.717 (1) et le montant à fr. 118,013.423-99, non compris 92,643 titres, s'élevant ensemble à fr. 26,993,533-47, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce, ni une somme de fr. 1,013,222-94 payée pour compte du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation ; cette dernière somme a produit une taxe de fr. 3,393-10. L'augmentation sur l'année précédente est de 63,203 mandats (5.63 p. c.), d'une valeur totale de fr. 8,940,913,73 (8.19 p. c.).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19

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, 1,236,746 bons de poste, d'un montant global de 10,464,367 francs, soit en plus, sur l'année 1896, 46.502 titres (3.90 p. c.), représentant une valeur de 387,997 francs (3.83 p. c.).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19

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. 18,316,568-93. 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.

II, p. B, 16
et III, p. B, 18
et 19.

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. 1,186,932-19 (6.92 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 221.419-58. soit une augmentation de fr. 12,640-56 (6.05 p. c.) sur l'année précédente.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

II, p. B, 18,
et III, p. B, 21
et 22.

En 1897, 56.716 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 (59,999 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.

II, p. B, 18,
et III, p. B, 21
et 22.

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. 29,801,577-45 (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.

II, p. B, 19,
et III, p. B, 20
et 21

Il a été déposé, en 1897, 149,597 coupons ⁽¹⁾ 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. 149.456-51 (11.48 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).

II, p. B, 19,
et III, p. B, 20
et 21.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1897.

(¹) Non compris les coupons des Dettes de l'État qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

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. 250,407,541-13), de fr. 16,905,951-54 (7.91 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 73,371 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. 5,225,498-17, 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. 165,579-65 (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 souscrit, 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 (12.55 p. c.) quant au nombre, et de fr. 2,158-01 (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	1,993,816	147,039,674	536,516	107,570,316 05	1,062,769	387,402,533 68
En 1896	1,851,611	133,111,281	500,729	103,104,926 16	968,485	347,274,515 35
Différences 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. %	+ 94,283 ou + 9.74 p. %	+40,135,038 33 ou +11.56 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations 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	89,728,000
En 1896	9,359	21,939,660 31	3,989	10,895,097 »	19,869	80,489,900
Différences en 1897 . . .	+ 395 ou + 4.22 p. %	+ 416,556 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	575
Différences 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. 11,556.

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. 208,630-87 en 1896, s'est élevée, en 1897, à fr. 218,674-82, soit une augmentation de fr. 10,023-93 ou 4.80 p. c.

IV

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1873, 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 39 dépôts-relais.

En outre, il a été créé, en 1897, 38 bureaux de poste qui ne pourront être mis en activité qu'en 1898.

131 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1897; le nombre en est ainsi porté à 7,537.

	En 1897.	En 1896.	Différence pour 1897.
Boîtes attachées aux malles-poste . . .	88	88	—
— — aux trains vicinaux . . .	102	100	+ 2
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-postes	373,030	388,692	— 15,662

V

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1896, de 3,431. En 1897, il s'est élevé à 3,564; augmentation : 133.

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 3 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 (130), 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 3,404 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.		Différences 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	2,214	162	+ 84	+ 10
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,741	49	3,598	48	+ 143	+ 1
	6,039	191	5,812	180	+ 227	+ 11
Totaux	6,230		5,992		+ 238	

VII

Résultats financiers.

§ 1^{er}. 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. 11,235,176-82, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1897, à 475,655 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.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	*	12,348,696	"	45,082,531	"	*	*
1871.	36,393,474	11.08	15,744,622	27.79	52,135,096	15.64	682,478	*
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	- 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,637,344	51.32
1874.	44,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,452,614	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.49
1884.	64,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	- 0.54	28,810,994	- 1.44	90,744,556	- 0.82	21,053,916	- 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	-14.42	86,831,068	- 4.31	21,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	- 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	- 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.64
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	- 1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	- 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,438,860	8.27
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	2,446,695	3.29	1,263,995	4.03	3,710,690	3.50	1,508,796	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	»
5,474	»	687,319	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	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	305.16	6,035,861	29.15	8,439,177	2.16	58,825,598	11.57	30,091,207	45.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	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	72,038,000	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	— 2.11
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,304,762	12.06	12,591,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
1,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	91,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,063	4.00	26,568,984	0.11	14,423,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,465	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,655,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,315,300	4.79	59,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	4.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,177,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,516	7.04	45,376,318	0.44	20,897,401	— 0.91	101,513,576	— 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,145,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
523,255	7.20	2,032,053	4.75	1,050,811	5.39	1,978,779	2.14	1,636,289	1.96

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1897 et 1896.

				ANNÉES		DIFFÉRENCES	
				1897.	1898.	pour 1897.	
Lettres assurées.							
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	{	à destination de l'intérieur.	260,562	249,444	+	11,118
			— de l'étranger.	74,660	74,492	+	168
			Ensemble.	332,222	320,636	+	11,586
			originaires de l'étranger	86,524	82,776	+	3,748
Totaux.				418,746	403,412	+	15,334
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	{	à destination de l'intérieur.	334,953,296 32	344,944,852 79	+	20,010,443 53
			— de l'étranger.	77,823,393 36	72,456,832 38	+	5,666,560 98
			Ensemble.	412,778,689 68	387,401,685 17	+	25,677,004 51
			originaires de l'étranger	65,284,434 43	59,079,152 34	+	6,204,982 09
Totaux.				478,062,824 11	446,480,837 51	+	31,884,986 60
Produit	{	port	87,051 05	82,622 40	+	4,428 95	
		droit proportionnel et droit fixe réunis.	156,409 90	144,662 30	+	11,447 60	
Totaux.				243,460 95	227,284 40	+	15,876 55
Nombre de lettres perdues ou spoliées				2	3	—	1
Montant total des valeurs perdues et remboursées				(¹) 2,205 77	(²) 762	+	1,443 77
Mandats et bons de poste.							
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	{		(⁴) 1,481,717	(⁵) 1,418,514	+	63,203
			bons de poste	1,236,746	1,490,244	+	46,502
			mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	389,709	365,425	+	24,584
			Ensemble.	2,808,172	2,673,883	+	134,289
		mandats originaires de l'étranger.	384,842	364,733	+	20,109	
Totaux.				3,193,014	3,038,616	+	154,398
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	{		(⁴) 118,013,423 99	(⁵) 109,072,510 26	+	8,940,913 73
			bons de poste	40,464,367	40,076,370	+	387,997
			mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	48,616,568 93	47,586,792 83	+	929,776 07
			Ensemble.	146,994,359 94	136,735,673 44	+	10,258,686 80
		mandats originaires de l'étranger.	48,332,239 76	47,445,287 57	+	1,486,932 49	
Totaux.				165,326,599 70	153,880,960 71	+	11,445,638 99
Produit de la taxe.	{	Mandats du service intérieur	391,574 85	370,444 20	+	21,460 65	
		Bons de poste.	77,910 70	74,938 80	+	2,921 90	
		Mandats du service international	221,449 58	208,779 22	+	12,640 36	
Totaux.				690,905 13	653,882 22	+	37,022 91
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor. {				9	44	—	5
				476 75	1,207 38	—	1,030 63
Effets de commerce.							
a. Acceptation.							
Nombre d'effets déposés.				36,716	39,999	—	3,283
Produit de la taxe				7,343 20	7,999 80	—	656 60
Nombre de protêts.	{	par huissiers	233	297	—	64	
		par agents des postes	438	205	—	67	
b. Encaissement.							
Nombre d'effets	{	déposés	2,383,390	2,299,755	+	83,635	
		encaissés.	2,226,970	2,444,521	+	83,449	
Montant des effets	{	déposés	535,772,469 99	505,974,092 54	+	29,801,377 45	
		encaissés.	507,766,960 07	478,257,048 75	+	29,509,911 32	
Produit de la taxe				(⁶) 824,426 50	785,205 50	+	39,221
Nombre d'effets protestés.	{	par huissiers	45,975	44,558	+	1,417	
		par agents des postes	94,289	95,486	—	897	

(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.

(2) 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. 26,995,553-47, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ni une somme de fr. 1,015,222-94 (taxe fr. 5,393-10) liquidée pour compte du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation.

(5) Non compris 92,544 mandats, s'élevant à fr. 26,908,724-01, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 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
		1897.	1896.	pour 1897.
Quittances.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹)	5,465,308	5,232,458 .	232,850
Montant des quittances	{	230,407,341 43	213,504,389 62	+16,903,951 51
		498,556,997 04	178,230,838 98	+20,326,158 03
Produit de la taxe	(¹)	958,436 60	904,543 65	+ 53,890 95
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	{	364,483	327,752	+ 36,431
		(²) 21,539	15,020	+ 6,519
Totaux		385,722	342,772	+ 42,950
Montant des abonnements souscrits		2,077,032 90	2,019,067 32	+ 57,965 58
Produit de la taxe		45,582 93	43,424 92	+ 2,158 01
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		449,397	430,813	-- 1,446
Montant des coupons et des titres amortis { déposés	{	4,454,465 75	4,302,009 44	+ 449,456 31
		4,429,324 99	4,269,668 30	+ 459,656 69
Produit de la taxe		2,995 95	2,883 40	+ 442 55
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	{	73,374	65,880	+ 7,494
		(³) 88,904	80,221	+ 8,680
Montant { à recouvrer	{	3,223,498 17	2,786,405 27	+ 437,392 90
		(³) 3,476,649 84	3,314,070 24	+ 465,579 63
des { recouvrées	{	2,645,472 09	2,445,848 98	+ 529,623 44
valeurs {		2,773,970 40	2,609,688 74	+ 464,281 69
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger. (⁴)		9,934	9,079 40	+ 904 60
Nombre de valeurs protestées en Belgique { par huissiers	{	440	449	-- 39
		40	4	+ 6

(¹) Y compris 46,667 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 4,562 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					Totaux.	
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.				
Intérieur.	En 1897 . . .	81,343,808	905,496	260,562	82,509,866	21,018,088	1,947,378	22,965,466	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	97,658,932	37,367,772	5,349,396	
	Différences. .	+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	
Internationales.	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	24,827	79,167	17,324,887	4,429,334	»
		Différences. .	+ 715,767	+ 38,048	+ 468	+ 754,280	+ 4,667	+ 3,697	+ 8,364	+ 762,644	+ 505,427	»
	Expéditions de l'étranger.	En 1897. . .	16,565,588	686,712	80,524	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	66,144	27,196	93,340	16,180,572	3,579,212	»
		Différences. .	+1,228,916	+ 18,928	+ 3,748	+1,251,502	— 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	140,994,507	49,420,449	5,323,597
		1896.	106,092,686	2,070,802	403,412	110,566,900	18,694,728	1,902,673	20,597,401	131,164,391	45,376,318	5,349,396
		Différences. .	+7,137,429	+ 129,027	+15,334	+7,281,790	+2,446,639	+101,777	+2,548,416	+9,830,116	+4,044,131	— 25,799

(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 originales 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 Télégraphique	1,411,499
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	14,443
	— le Télégraphique	46,949

Total. . . 1,542,471

(g) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,542,471 figurant en tête de la colonne.

années 1897 et 1896.

[illegible]

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances 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'affranchisse- ment en espèces des journaux (Abonnements — poste).	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE SUR LES M Service interne.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année. . .	1897	48,512,349 44	831,769 70	432,683 36	45,582 93	395,167 98
	1896	47,603,623 09	793,205 30	428,080 42	43,424 92	370,114 20
Différences pour 1897 . .	en plus	908,726 02	38,564 40	24,602 94	2,158 01	25,053 78
	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 . .	102,480,860	11,815,269	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	40,430,667	78,090,065	3,953,361	13,639,575	1,057,495	1,262,446	245,142	55,489
Différences pour 1897. .	en plus.	1,228,767	1,372,385	3,021,906	4,099,408	210,418	576,324	57,475	54,310	21,002	6,895
	en moins.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

		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 . .	1,014,808 60	236,305 38	2,172,625 65	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 »
Différences pour 1897. .	en plus.	12,267 67	27,447 70	151,092 30	409,940 80	42,083 60	144,081 »	20,116 25	27,155 »	21,002 »	13,790 »
	en moins.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

VA

(a) Il n'a été porté en recette, en 1897, que fr. 49,544,118-81, soit en moins fr. 771,925-25, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc.; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bous de poste. — En 1896, il avait été porté en recette fr. 48,396,628-59.

Comparaison des années 1897 et 1896.

DAYS DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—)	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
220,370 36	77,910 70	87,172 82	4,002,835 89	21,625,862 82	
208,779 22	74,988 80	51,640 93	4,081,985 56	20,655,842 44	
44,591 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.

ENVELOPPES -lettres à 11 cen- times.	ENVELOPPES timbrees.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
		SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent.	A 25 cent.	A 5 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.	A 50 cent.	A 1 franc.	
		A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.								
16,569	138,220	35,931,718	2,367,628	192,228	18,639	3,660,569	31,622	148,588	278,651	460,702	94,093	15,303	304,432,837
34,818	148,333	34,420,621	2,304,513	178,255	26,554	3,567,929	30,068	131,754	337,834 1/2	440,375	77,990	11,801	292,064,982 1/2
»	»	1,511,097	63,315	13,972	»	92,631	1,554	13,634	20,816 1/2	20,327	16,193	3,502	+ 12,367,854 1/2
18,249	10,113	»	»	»	7,915	»	»	»	»	»	»	»	

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 »	20,116,042 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	4,065 40	8,096 50	3,502 »	+ 975,648 90	
2,007 39	1,112 43	»	»	»	1,583 »	»	»	»	»	»	»	»		

(24)

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

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^{er} avril 1897.

§ 2. MODIFICATIONS INTRODUITES DANS LE SERVICE DEPUIS LE 1^{er} 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 expres 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'express et veut exonérer 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'office d'arrivée a prévu et notifié le montant des frais de transport à payer pour la remise par express, 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.	4-25 pour la Tripolitaine,	a été abaissée à fr.	0-75
—	2-50 —	Bushire (Perse)	— 4-95
—	6-70 —	Malacca (presqu'île)	— 5-55
—	6-95 —	Singapore	— 5-55
—	5-95 —	Penang	— 5-35
—	7-75 —	Labuan (Borneo Brit)	— 6-05
—	7-20 —	Java	— 6-05
—	7-85 —	Sumatra, Célèbes (îles)	— 6-55
—	5-55 —	Siam	— 4-60
—	5-85 —	Cochinchine	— 5-10
—	1-80 —	Russie d'Asie (1 ^{re} région)	— 1- "
—	2-95 —	— (2 ^e région)	— 1-50
—	7-25 —	Tonkin	— 6-50
—	6-75 —	Annam	— 6- "
—	8-75 —	Macao	— 7- "
—	8-25 —	Chine	— 6-75
—	9-35 —	Japon	— 7-70
—	11-25 —	Queensland	— 6-10
—	12-55 —	Nouvelle-Calédonie	— 6-95
—	8-75 —	Seychelles (îles)	— 6-25
—	10-60 —	Maurice (île)	— 6-25
—	7-05 —	Bathurst	— 5-75
—	8-05 —	Sierra-Leone (Freetown)	— 6-80
—	9-55 —	Accra	— 7-85
—	9-75 —	Autres bureaux de la côte d'Or	— 8-05
—	10-55 —	Lagos (Benin anglais)	— 8-85
—	11-55 —	Brass (—)	— 9-85
—	11-35 —	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 doublement 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 73 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	2,545,350	461,076	5,794,750
	1896. . .	2,859,226	2,207,706	527,919	5,574,851
Différences pour 1897 .		+ 131,318	+ 135,624	— 66,845	+ 219,899
		+ 5.52 p. %	+ 6.14 p. %	— 12.66 p. %	+ 5.94 p. %
Recette. . .	1897. . .	1,755,188 95	1,861,852 86	250,362 69	5,845,404 50
	1896. . .	1,647,276 »	1,751,904 11	297,759 09	5,696,939 20
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 1,175 sur 100,000;

551 collationnés ou 18 sur 100,000 ;

539 accusés de réception ou 11 sur 100,000

et 12,967 enregistrements ou 434 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 15,592.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,438,448, soit une augmentation de 12.48 p. c. sur l'année 1896 ⁽¹⁾. 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 ⁽²⁾ ont diminué de 41,514 à 39,703, c'est-à-dire de 4.36 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.

⁽¹⁾ Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

⁽²⁾ Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires,

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. BUREAUX.

	En 1897.	En 1896.	DIFFÉRENCES en 1897.
A. Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État	616	596	+ 20
b. — de compagnies de chemins de fer	82	88	— 6
c. Au centre des villes ou communes	237	221	+ 16
Ensemble	935	905	+ 30
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer	91	97	— 6
Ensemble	1,026	1,002	+ 24
C. Bureaux ouverts au départ seulement :			
a. Dans des stations de l'État	71	65	+ 6
b. — de compagnies de chemins de fer	19	20	— 1
c. — bureaux de poste	43	41	+ 2
d. — postes éclusiers	58	57	+ 1
e. — bureaux de police	2	2	—
f. — bureaux militaires	2	2	—
Ensemble	1,191	1,159	+ 32
D. Bureaux de dépôt	516	494	+ 22
Totaux	1,707	1,653	+ 54

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1897.	
		1897.	1896.		
Longueur des lignes. . .	{	sur les chemins de fer de l'État.	Kilomètres. 3,374	Kilomètres. 3,477	+ 94
		sur poteaux { — — concédés.	1,222	1,318	— 96
		sur les routes ordinaires . . .	1,455	1,459	— 4
		sous terre dans les villes.	47	16	+ 4
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)		100	100	—	
Ensemble.		6,365	6,370	— 5	
Développement total des fils conducteurs.	{	sur les chemins de fer de l'État.	25,383	24,887	+ 496
		sur poteaux { — — 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) (1)		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 2,148 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,192 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 57 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (nouvel hôtel de la Marine), pour le service horaire.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} 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.			<u>1,942</u>

(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
(ARRÊTÉ 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.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	242	•	240	»	+ 2	»
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	4,098	263	4,117	235	— 19	+ 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
3 ^o 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	— 17
	5,432		5,622		— 190	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	4,443	130	3,583	128	+ 860	+ 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	1,861,852 86	
— de transit	250,562 69	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	312,534 94	} 349,481 04
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	31,961 50	
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	5,184 60	
Recettes téléphoniques ⁽¹⁾	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 ⁽²⁾	} 5,248,720 »
	Salaires 1,544,465 ⁽²⁾	
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	2,000 » ⁽²⁾	
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges	15,000 »	
Matériel, objets de consommation	625,000 » ⁽²⁾	
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes).	177,597 60	
Total. . . . fr.	6,068,517 60 ⁽²⁾	

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de fr. 1.072,771 36 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Produits de la téléphonie locale, interurbaine et internationale. (Sommes encaissées en 1897.)

⁽²⁾ 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 (potaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 4,490,455 75

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr. 3,670,372 57

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 228,066 56

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publies.	}	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 2,166,127 52	}	4,685,664 62
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 2,519,537 10		

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^{er} 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 souscrits 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 reliements 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 23 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- Lierre-Turnhout	{	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne.
Audenarde (cabine).	{	Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Selzaete, Jodoigne, Lierre, Turnhout.
Bruxelles-Hal- Nivelles- Vilvorde.	{	Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Charleroy- Binche- La Louvière.	{	Arlon, Ypres, Couvin, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Chimay.	{	Arlon, Ypres, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Courtrai - Ise - ghem-Roulers.	{	Arlon, Couvin, Furnes, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-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- Trond-Tirlemont- Waremmes.	{ Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete.
Liège - Huy - Trooz-Visé.	{ Arlon, Ypres, Couvin, Ciney, Braine-l'Alleud, Lierre, 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- Soignies.	{ Arlon, Ciney, Ypres, Couvin, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Namur-Dinant.	{ Arlon, Couvin, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Termonde-Alost- Lokeren-Saint- Nicolas.	{ Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Fexhe-le-Haut-Clocher, Braine-l'Alleud, Lierre, Turnhout, Selzaete, Jodoigne.
Tournai-Antoing- Ath-Leuze- Pecq - Péruwelz.	{ Arlon, Ypres, Couvin, Furnes, Ciney, Braine-l'Alleud, 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° Entre le réseau de Louvain et le groupe de Verviers-Spa;
- 2° 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° Entre le groupe de Tournai-Antoing-Ath-Leuze-Pecq-Péruwelz et ceux de Liège-Fexhe-Huy-Trooz-Visé et de Verviers-Spa;
- 2° Entre le groupe du Littoral et celui de Charleroy-Binche-La Louvière;
- 3° Entre le groupe de Namur-Ciney-Dinant et les groupes de Courtrai-Iseghem-Roulers-Ypres et du Littoral.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

1° 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, Lierre, Turnhout.	{	Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
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-Nivelles-Vilvorde	{	Douai-Aniche-Hénin-Liétard-Lens-Corbehem, Armentières, Arras, Dunkerque-Bergues, Halluin.
Groupe du Littoral.	{	Fresnes, La Bassée.

Charleroy- Binche - La Lou- vière.	{	Marle, Vervins, Laon.
Bruxelles-Braine- l'Alleud-Hal-Ni- velles - Vilvorde, Namur-Ciney- Dinant, Chimay- Couvain.		
Verviers-Spa . .	|	Lille.
Ypres, Chimay- Couvain, Furnes, Braine - l'Alleud, Selzaete.	{	Lille - Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tour- coing-Croix-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
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° 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° Entre le groupe de Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies et le réseau de Calais.

2° Relations néerlando-belges.

Une convention téléphonique additionnelle, conclue entre les Pays-Bas et la Belgique le 17 juin 1897, fixe à fr. 4-25 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° Relations germano-belges.

Le service germano-belge a reçu les extensions suivantes :

1° 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° 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-Borcette-Eschweiler-Stolberg et de Cologne-Mulheim (Rhin).

4° 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. 1-25 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	13	13	—
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° le nombre des bureaux publics téléphoniques ; 2° le nombre des abonnements téléphoniques locaux.

(Situation au 31 décembre 1897).

GROUPES ET RÉSEAUX.	BUREAUX PUBLICS.			ABONNEMENTS.							
	31 décembre 1897.	31 décembre 1896.	Différences pour 1897.	ANNUELS.		TRIENNAUX. Reliements par fil double.	SEMESTRIELS.		TOTAUX.		Différences pour 1897.
				Reliements par fil simple.	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	2,053	123	»	50	»	2,188	2,012	+ 176
Arlon	»	»	»	»	»	25	»	»	25	»	+ 25
Audenarde (bureau public ne faisant partie d'aucun groupe télépho- nique)	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-Nivelles Vilvorde	13	13	»	5,194	201	»	84	5	5,484	5,106	+ 378
Charleroy-Binche-La Louvière	4	4	»	356	81	»	1	»	458	598	+ 40
Chinay-Couvin	1	1	»	»	7	51	»	»	58	22	+ 16
Courtrai-Iseghem-Roulers-Ypres	5	5	»	»	5	90	»	1	94	81	+ 13
Gand-Renaix-Selzaete	7	7	»	857	57	»	58	1	955	892	+ 41
Groupe du Littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe-Furnes-Heyst- Middelkerke-Nieuport)	12	12	»	»	8	271	»	90	569	526	+ 43
Landen-Hannut-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	»	145	137	+ 6
Malines	1	1	»	64	»	»	2	»	66	65	+ 1
Mons-Givry-Saint-Ghislain-Soignies	5	5	»	564	102	»	9	»	475	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
TOTAUX	88	85	+ 3	9,039	778	1,009	211	125	11,162	10,155	+1,007

*Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux.*

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux télégraphiques chargés de ce service. 31 décembre 1897.	MOUVEMENT.		
		Année 1897.	Année 1896.	Différences pour 1897.
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Turnhout . .	5	555,411	557,585	+ 17,826
Arlon	1	412	"	+ 412
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Hal-Nivelles-Vilvorde	11	196,065	177,991	+ 18,072
Charleroy-Binche-La Louvière	6	102,728	92,458	+ 10,270
Chimay-Couvin	2	5,405	1,667	+ 3,758
Courtrai-Iseghem-Roulers-Ypres.	5	15,537	10,117	+ 5,420
Gand-Renaix-Selzaete	5	90,559	85,926	+ 6,455
Groupe du Littoral	8	66,558	61,522	+ 5,016
Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	7	26,061	24,870	+ 1,191
Liège-Fexhe-Huy-Trooz-Visé	4	94,759	90,726	+ 4,015
Louvain	1	20,929	19,496	+ 1,455
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	+ 8,656
Verviers-Spa	2	47,656	45,572	+ 2,284
TOTAUX. . .	71	1,175,545	1,087,923	+ 85,422

Développement des fils téléphoniques de l'État.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1897.
		1897.	1896.	
Réseaux téléphoniques. {	Lignes aériennes . . .	Kilomètres. 27,208	Kilomètres. 25,792	Kilomètres. + 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	2,654	+ 688
Circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges).		1,762	1,762	—
Installations diverses		2,606	2,448	+ 158
TOTAUX.		55,000	50,758	+ 4,262
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
TOTAUX.		6,906	7,528	— 422
TOTAUX GÉNÉRAUX.		41,906	38,066	+ 5,840

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 microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 15,521.

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 15 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 313 dans le service interurbain interne.

Bureaux de dépôt de télégrammes 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 télégrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 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 inter- nationales.		DIFFÉRENCE en 1897.
1887.	1896.		1897.	1896.		1897.	1896.	
59,874	51,667	+ 8 207	260,529	225,751	+34,778	85,444	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.	Différences proportionnelles.	En 1897.	En 1896.	Différences proportionnelles.	En 1897.	En 1896.
Régime européen.	France	618,218	569,998	+ 8.46	433,255 55	398,455 61	+ 8.75	0.7008	0.699
	Suisse	44,615	40,149	+11.12	32,761 49	28,925 41	+ 15.26	0.7545	0.7204
	Italie et Malte	54,102	52,610	+ 4.57	52,517 16	51,015 01	+ 4.20	0.9477	0.9511
	Espagne et Portugal	26,847	26,608	+ 0.90	25,987 45	27,518 25	— 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 73	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
	États scandinaves	58,795	55,737	+ 8.55	52,927 70	50,424 81	+ 8.25	0.8488	0.8514
	Russie	91,984	75,352	+21.78	89,159 51	72,872 48	+ 22.35	0.9695	0.9348
	Turquie, Roumanie, Serbie, Grèce	52,729	52,259	+ 0.89	46,554 21	47,186 55	— 1.58	0.8825	0.9029
	Pays Bas	294,192	288,754	+ 1.88	170,815 20	170,255 52	+ 0.54	0.5806	0.5895
Régime extra-européen.	Luxembourg (Grand-Duché de).	25,559	20,919	+11.57	15,081 45	11,899 »	+ 9.94	0.5605	0.5688
	Amérique	81,889	72,421	+15.07	74,592 64	67,104 55	+ 10.86	0.9085	0.9266
	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	8,555 72	+ 4.47	0.8408	0.8525
	Océanie	1,756	1,698	+ 5.41	2,572 61	2,101 09	+ 12.92	1.5511	1.2574
TOTAUX . . .		2,545,550	2,207,706	+ 6.14	1,861,852 86	1,751,904 11	+ 6.27	0.7945	0.7955

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.	Différences proportionnelles.	En 1897.	En 1896.	Différences proportionnelles.	En 1897.	En 1896.
Angleterre et Allemagne (abonnés compris).		254,177	301,052	—15.57	161.605.95	192.872 05	— 16.21	0.6537	0.6406
Pays-Bas et Espagne et Portugal.		5,608	11,946	—55.06	2,110 60	4,505 92	— 55.16	0.5765	0.5772
— et France		145,166	159,056	+ 2.97	51,287 07	51,598 31	— 0.60	0.5582	0.5711
— et Italie		8,751	10,077	—15.16	5,658 04	4,210 64	— 15.12	0.418	0.4178
— et Suisse		2,569	2,658	— 5.55	715 85	757 07	— 5.44	0.2787	0.2848
Autres transits (1)		46,805	65,180	—25.88	50,985 18	43,814 52	— 29.28	0.662	0.6958
TOTAUX . . .		461,076	527,919	—12.66	250.562 69	297,759 09	— 15.92	0.5450	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.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 40 mots.	»	56.07	»	55.05
	41 à 45 —	70.64	25.02	70.47	25.70
	46 à 20 —	47.04	40.43	47.44	40.74
	24 à 30 —	8.98	6.08	8.92	6.46
	34 à 40 —	2.47	4.44	2.46	4.49
	44 à 50 —	0.64	0.47	0.57	0.44
	Au delà de 50 mots.	0.56	0.52	0.44	0.48
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.44		84.30	
	— complexes	44.39		44.32	
	— urgents	4.47		4.38	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	4.65	0.39	4.58	0.37
	Nouvelles de bourse	3.87	9.51	3.92	9.60
	Transactions commerciales.	40.68	58.62	40.76	58.43
	Correspondances de journaux	0.64	0.70	0.50	0.57
	Affaires privées.	53.46	30.78	53.24	34.03
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.64	44.60	45.58	44.56
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes sur 400, transmis dans un délai de	4 à 45'	73.08	75.82	
		46 à 30'	21.58	49.94	
		31 à 45'	4.42	3.73	
		46 à 60'	0.75	0.54	
		plus d'une heure	0.17	»	

N° III. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOMS DE								
		Bruxelles Braine l'Alleud Hal-Vilvorde.	Anvers- Boom- Cappellen- Lierre- Turnhout	Gand- Renaix- Selzacte.	Charleroy- Binche- La Louvière	Chimay- Couvain.	Liège- Fexhe-le-Haut- Clocher - Huy- Tirou-Visé	Louvain.	Mons- Givry- St-Ghislain- Soignies.	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques	Année 1897	79 25	9 25	0 75	5 50	0 75	16 25	»	5 »
		» 1896	»	»	»	»	»	»	»	»
		Différences en 1897	+ 79 25	+ 9 25	+ 0 75	+ 5 50	+ 0 75	+ 16 25	»	+ 5 »
	Abonnements.	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	749,554 14	408,425 42	172,451 55	94,591 72	4,551 »	247,906 36	14,910 72	77,915 81
		Différences en 1897	+146,574 57	+65,559 58	+15,883 37	+12,523 55	+4,149 73	+31,288 38	+1,483 37	+3,353 43
	Conversations	Année 1897	5,670 »	1,097 50	448 »	202 25	6 75	775 50	21 75	221 »
		» 1896	4,246 25	946 25	549 25	213 25	1 »	830 »	24 25	148 50
		Différences en 1897	+ 1,423 75	+ 151 25	+ 98 75	+ 79 »	+ 5 75	+ 54 50	+ 2 50	+ 72 50
	Cartes payantes.	Année 1897	197 18	2 »	»	»	»	50 »	»	»
		» 1896	280 »	»	»	»	»	45 »	»	»
		Différences en 1897	- 82 82	+ 2 »	»	»	»	- 15 »	»	»
SERVICE INTERMÉDIAIRE	Avis téléphoniques	Année 1897	48 05	24 85	9 45	9 10	0 35	40 25	0 70	5 50
		» 1896	»	»	»	»	»	»	»	»
		Différences en 1897	+ 48 05	+ 24 85	+ 9 45	+ 9 10	+ 0 35	+ 40 25	+ 0 70	+ 5 50
	Abonnements.	Année 1897	14,037 87	14,291 72	2,707 50	1,250 67	»	3,550 »	»	»
		» 1896	14,665 67	12,625 »	1,777 50	420 »	»	3,480 »	»	»
		Différences en 1897	- 625 80	+ 1,666 72	+ 950 »	+ 810 67	»	+ 70 »	»	»
	Conversations.	Année 1897	102,594 50	49,450 50	18,482 50	13,872 50	1,455 50	23,656 50	2,979 50	8,450 »
		» 1896	85,222 »	47,542 »	16,755 »	10,791 50	540 50	23,508 »	2,790 »	6,172 »
		Différences en 1897	+ 17,172 50	+ 1,888 50	+ 1,727 50	+ 3,081 »	+ 895 »	+ 548 50	+ 189 50	+ 1,978 »
	Abonnements	Année 1897	12,206 40	58 40	»	»	»	»	»	»
		» 1896	12,665 60	»	»	»	»	»	»	»
		Différences en 1897	- 457 20	+ 58 40	»	»	»	»	»	»
Conversations.	Année 1897	75,112 8 »	24 604 87	1,552 16	764 20	45 80	817 12	71 20	348 »	
	» 1896	70,450 95	18,655 01	1,185 68	693 80	5 »	606 37	»	309 08	
	Différences en 1897	+ 4,661 90	+ 5,969 86	+ 168 48	+ 70 40	+ 42 80	+ 210 75	+ 71 20	+ 38 92	
SERVICE INTERNATIONAL	Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer	Année 1897	200 »	»	»	»	»	»	»	»
		» 1896	200 »	»	»	»	»	»	»	»
		Différences en 1897	»	»	»	»	»	»	»	»
	Produits extraordinaires.	Année 1897	8,516 12	5,118 07	1,589 11	1,771 14	194 92	2,612 50	117 50	800 54
		» 1896	7,279 62	5 722 49	896 50	722 74	»	1,791 15	176 70	454 82
		Différences en 1897	+ 1 236 50	+ 1,595 58	+ 402 61	+ 1 048 40	+ 194 92	+ 821 15	+ 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 25	551,896 17	195,416 48	107,453 01	4,875 50	277,966 88	17,901 67	84,998 21
		Différences en 1897.	+170,051 50	+74,685 99	+17,310 91	+17,425 62	+5,287 30	+32,725 78	+1,683 07	+5,796 87

recettes téléphoniques encaissées pendant les exercices 1897 et 1896.

RESEAUX OU GROUPES.										TOTAUX.
Namur-Ciney-Dinant.	Verviers-Spa.	Bruges-Blankenberghe-Iteyst-Ostende-Furnes-Middelkerke-Nieuport.	Landen-Hannut-Hasselt-Jodoigne-St-Trond-Tirlemont-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
58,423 47	108,468 02	54,594 56	25,559 22	11,748 67	40,624 28	14,200 70	7,413 47	5,700	"	2,469,429 79
52,161 52	154,171 42	46,877 58	20,542 66	9,946 70	37,469 60	12,535 59	6,774 70	"	"	2,150,385 29
+ 6,264 15	+ 14,297 50	+ 7,716 78	+ 5,216 56	+ 1,801 97	+ 5,154 68	+ 1,676 11	+ 658 77	+ 5,700	"	+ 319,064 50
127 23	335	601 25	149	125 75	207	110 50	7 50	"	"	10,284
84 25	559 25	567 75	97 23	72 25	105 25	26	9 50	"	"	8,170 25
+ 45	- 26 23	+ 55 50	+ 51 75	+ 55 50	+ 101 75	+ 84 50	- 2	"	"	+ 2,113 75
"	"	75	25	"	"	"	"	"	"	529 18
"	"	"	70	"	"	"	"	"	"	595
"	"	+ 75	- 45	"	"	"	"	"	"	- 65 82
2 43	7 55	10 85	4 90	3 15	15 50	0 70	0 35	0 35	"	180 25
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
+ 2 43	+ 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 76
"	1,550	"	"	650	140	"	"	"	515	55,581 17
"	- 515	+ 105	+ 55	- 210	+ 665	"	"	"	- 515	+ 2,816 39
7,694	7,681 50	14,769 50	7,386	4,490	10,018	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	"	205	241,959
+ 1,587 50	+ 267	+ 2,182 50	+ 558 50	+ 596	+ 1,800	+ 2,259	+ 259	+ 272	- 4 50	+ 37,084 50
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,244 80
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,665 60
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	- 418 80
"	1,147 12	1,586 88	"	658 24	4,566 04	1,268 20	"	"	"	112,102 68
"	985 75	792 52	"	275 28	5,526 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	159 59	427 76	130 22	55 94	20	"	23,774 96
239 16	921 01	285 89	147 15	62 00	414 05	62 55	150 70	"	"	17,345 15
+ 256 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 95	17,565 20	56,622 58	20,142 82	9,159 01	3,992 55	198 50	2,946,203 42
58,651 25	163,179 95	61,108 74	27,684 56	14,878 85	49,924 70	15,265 02	8,587 40	"	518 80	2,504,577 96
+ 8,156 94	+ 14,898 04	+ 11,090 77	+ 5,788 50	+ 2,680 37	+ 6,697 68	+ 4,877 20	+ 801 61	+ 5,992 55	- 320 50	+ 581,625 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.

(1)

PARTIE D.

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1897.	Fin 1896.	DIFFÉRENCES POUR 1897.
Bateaux à vapeur	20	17	+ 3
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	12	12	—
Ouvriers	227	209	+ 18
Totaux.	1,504	1,419	+ 85

§ 5. MATÉRIEL ET PERSONNEL DU SERVICE REPRIS A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ANVERS-GAND.

L'État a repris, à partir du 1^{er} 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^{er}. 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 126,159 en 1897, soit une augmentation de 6,593.

l. 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^e en 1^{re} classe délivrés à bord des malles et par les agences de voyages, il a été transporté en 1897 102,426 voyageurs en 1^{re} classe et 25,715 en 2^e classe.

I. p. D.

La recette totale de la ligne a atteint fr. 1,251,603-23 en augmentation de fr. 51,546-51 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^e classe, où la diminution est insignifiante (fr. 47-60), les billets d'aller et retour 1^{re} classe (fr. 1,057-20) et les bagages (fr. 121-60).

I. p. D.

En ce qui concerne les billets d'aller et retour, 1^{re} classe, la dépression de la recette est plutôt apparente que réelle, si l'on considère que le débit des suppléments de 2^e en 1^{re} classe accuse une augmentation très importante (fr. 10,497-50).

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.

I. p. D.

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 messageries, il a procuré pour l'année 1897, une recette de fr. 221,941-68 inférieure de fr. 4,188-09 à celle de 1896.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1897 présentent sur ceux de 1896 les différences ci-après :

I. p. D.

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	—	5,376	—	421 »
Colis de plus de 10 kilogr. { express	—	—	—	54,991	—	2,225 02
{ grande vitesse	—	—	—	322,630	—	8,320 09

Les indications du tableau ci-dessus se justifient comme suit :

1^o *Colis postaux*. — Le mouvement et la recette des colis postaux accusent une augmentation sensible sur ceux de l'année dernière.

2^o *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^o *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^o *Transport de chevaux, finances*. — Ces transports accusent respectivement une diminution de fr. 80-30 et une augmentation de 72 francs, dues aux fluctuations ordinaires du trafic.

5^o *Transport de journaux*. — La recette encaissée du chef de ces transports s'élève pour 1897 à fr. 1,574-90. Elle comporte une augmentation de fr. 53-40 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^{er} mai :

Les trains « Nord-Express » n° 52 et n° 53, qui circulaient une fois par semaine entre Ostende et Saint-Petersbourg, sont organisés tous les jours jusqu'à Berlin et prolongés deux fois par semaine jusqu'à Saint-Petersbourg.

En conséquence, les voyageurs partis de Londres à 10 heures matin le mercredi et le samedi, peuvent arriver à Saint-Petersbourg le vendredi et le lundi à 2 heures 50 soir.

En sens inverse, il partent de Saint-Petersbourg 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° 75, 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-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 ainsi entre l'Allemagne du Nord et l'Angleterre.

A dater du 1^{er} octobre :

En vue de favoriser les relations internationales entre l'Angleterre, la Belgique et la Suisse, les voyageurs de 3^e classe originaires de Bettingen et d'en deçà, et inversement, ont été admis. depuis le 1^{er} octobre, dans les trains n° 5 Els/105 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^{er} 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, 2,554 traversées, dont la durée moyenne a été :

Pour les navires <i>Princesse-Clémentine</i> , <i>Marie-Henriette</i> et <i>Léopold II.</i>	3 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, comparative-ment à l'exercice précédent; cette différence provient :

II, p. D.

1° 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 ;

3° 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. 1,089-82 et a procuré une recette directe de fr. 525-20. En 1896, ces chiffres avaient été de fr. 1,048-79 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.	Différences 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.	Différences pour 1897.
Voyageurs	1,776,707	1,787,494	— 10,787
Animaux.	128,739	121,733	+ 7,006
Colis	3,575	3,381	+ 192
Véhicules	93,059	88,669	+ 6,390
Coupons délivrés	2,004,078	2,001,277	+ 2,801
Suppléments	7,013	6,735	+ 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. 2,656,155-61 en 1896, elle s'est élevée à fr. 2,888,796-40 en 1897; augmentation : fr. 232,660-79.

La différence résulte :

1° 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° de l'acquisition de deux nouveaux bateaux-pilotes, destinés à remplacer deux goélettes de la station des Bouches de l'Escaut, devenues impropres 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. 1,371-90 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).

§ 3. POLICE MARITIME.

L'accroissement du mouvement maritime a également influé sur les recettes de la police maritime : de fr. 154,612-45, en 1896, elles sont montées, en 1897, à fr. 141,557-53, soit une plus-value de fr. 6,945-12. II, p. D.

Par contre, la dépense accuse une augmentation de fr. 5,056-28 sur l'année 1896 (fr. 105,162-12 contre fr. 100,105-84). II, p. D.

III.

Services spéciaux.

§ 1^{er}. PHARES ET FANAUX.

La dépense s'est élevée à fr. 210,475-86, supérieure de fr. 10,569-37 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 Nieupoort, 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^e 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. 558-73 (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'avisos 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 Blankenberghe, 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^{er}. 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. 433,534-71 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. 503,785-50 en faveur de 1896.



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.					
		1897.	1896.	1897.	1897.	1896.	1897.	1897.	1896.					
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	21,021	20,176	+	845	190,200 35	182,379 10	+	7,821 25	
		2 ^e —	"	"	"	29,348	28,594	+	754	204,066 65	197,522 75	+	6,543 90	
	Id. pour enfants prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	875	839	+	36	4,095 95	3,882 45	+	213 50	
		2 ^e —	"	"	"	2,373	2,387	—	14	8,301 30	8,348 90	—	47 60	
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	17,580 ⁽¹⁾	17,763 ⁽¹⁾	—	183	130,890 20	131,927 40	—	1,037 20	
		2 ^e —	"	"	"	25,392 ⁽¹⁾	24,494 ⁽¹⁾	+	898	142,057 35	136,554 05	+	5,503 30	
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	11,268 ⁽¹⁾	10,630 ⁽¹⁾	+	638	55,517 20	51,915 90	+	3,601 30	
		2 ^e —	"	"	"	18,282 ⁽¹⁾	14,858 ⁽¹⁾	+	3,424	66,533 65	52,152 40	+	14,381 25	
Abonnements		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Location de malles spéciales		35	49	—	14	"	"	"	210	"	315	—	105	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} 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 ⁽²⁾	119,746 ⁽²⁾	+	6,393	994,915 65	944,904 45	+	50,011 20	
Vélos		"	"	"	"	1,386	"	+	1,386	2,494 80 ⁽³⁾	"	+	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		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Voitures Nombre		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	"	"	"	"	2,302	2,158	+	144	1,151	1,079	+	72	
	de plus de 1,000 francs.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Journaux Kilog.		"	"	"	"	45,830	44,050	+	1,780	1,374 90	1,321 50	+	53 40	
Colispostaux	de 3 kilog. et moins	380,793	351,427	+	29,366	1,142,379 ⁽⁴⁾	1,054,281 ⁽⁴⁾	+	88,098	95,198 25	87,856 75	+	7,341 50	
	de 3 à 5 kilog.	15,968	13,365	+	2,603	47,904 ⁽⁴⁾	40,095 ⁽⁴⁾	+	7,809	7,984	6,475 75	+	1,508 25	
Petits colis.	Tarif normal. Express.	de 5 kilog. et moins	58,197	61,604	—	3,407	174,591 ⁽⁵⁾	184,812 ⁽⁵⁾	—	10,221	16,257 53	16,925 78	—	668 25
		de plus de 5 à 10 kilog.	38,378	39,146	—	768	268,646 ⁽⁵⁾	274,022 ⁽⁵⁾	—	5,376	24,379 15	24,800 15	—	421
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	"	715,241 ⁽⁶⁾	750,232 ⁽⁶⁾	—	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	
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.		"	"	"	"	26,180	27,960	—	1,780	504 98	518 76	—	13 78	
Dito		"	"	"	"	"	"	"	"	9,561 11 ⁽⁷⁾	10,750 81 ⁽⁷⁾	—	1,189 70	
Produits extraordinaires fr.		"	"	"	"	"	"	"	"	7,604 35	4,499 45	+	3,104 90	
Totaux										1,231,605 23	1,180,358 92	+	51,246 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) — — — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2557 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.	Différences pour 1897.																																																																																																																																							
RECETTES.																																																																																																																																										
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 64	+ 182,008 65																																																																																																																																							
Phares et fanaux	"	113,833 71	- 113,833 71																																																																																																																																							
Écluses.	7,422 57	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																																																																																																																																							
DÉPENSES.																																																																																																																																										
<table><tr><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><td></td></tr><tr><td>Paquebots-poste entre Ostende et Douvres</td><td>708,049 76</td><td>1,857,399 75</td><td>2,565,449 51</td><td>657,995 55</td><td>1,714,361 29</td><td>2,372,356 84</td><td>+ 193,092 67</td></tr><tr><td>Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.</td><td>69,261 39</td><td>63,665 51</td><td>132,926 90</td><td>67,395 01</td><td>66,308 68</td><td>133,703 69</td><td>- 776 79</td></tr><tr><td>Pilotage</td><td>2,409,814 72</td><td>388,981 68</td><td>2,888,796 40</td><td>2,366,816 26</td><td>289,319 35</td><td>2,656,135 61</td><td>+ 232,660 79</td></tr><tr><td>Phares { Éclairage de la côte .</td><td>25,907 16</td><td>16,346 41</td><td>42,253 57</td><td>25,283 96</td><td>13,948 41</td><td>39,232 37</td><td>+ 3,021 20</td></tr><tr><td>et fanaux. { — de l'Escaut. .</td><td>125,537 94</td><td>42,682 35</td><td>168,220 29</td><td>126,144 66</td><td>34,727 46</td><td>160,872 12</td><td>+ 7,348 17</td></tr><tr><td>Remorque sur la côte de Flandre. .</td><td>30,101 98</td><td>13,706 25</td><td>43,808 23</td><td>28,546 45</td><td>12,500 84</td><td>41,047 29</td><td>+ 2,760 94</td></tr><tr><td>Police maritime.</td><td>84,824 55</td><td>18,337 57</td><td>103,162 12</td><td>81,789 93</td><td>18,315 91</td><td>100,105 84</td><td>+ 3,056 28</td></tr><tr><td>Services spéciaux.</td><td>920 "</td><td>4,091 15</td><td>5,011 15</td><td>920 "</td><td>2,905 53</td><td>3,825 53</td><td>+ 1,185 62</td></tr><tr><td>Écoles de navigation.</td><td>20,802 58</td><td>9,163 69</td><td>29,966 27</td><td>19,748 38</td><td>9,879 16</td><td>29,627 54</td><td>+ 338 73</td></tr><tr><td>Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.</td><td>150,629 80</td><td>63,759 "</td><td>214,388 80</td><td>144,215 93</td><td>110,545 71</td><td>254,761 64</td><td>- 40,372 84</td></tr><tr><td>Sauvetage et stations de signaux . .</td><td>39,957 21</td><td>32,064 46</td><td>72,021 67</td><td>37,897 09</td><td>2,904 64</td><td>40,801 73</td><td>+ 31,219 94</td></tr><tr><td>Totaux fr.</td><td>3,755,807 09</td><td>2,510,197 82</td><td>6,266,004 91</td><td>3,556,753 22</td><td>2,275,716 98</td><td>5,832,470 20</td><td>433,534 71</td></tr><tr><td>Recettes totales . . fr.</td><td>4,495,847 44</td><td></td><td></td><td>4,366,098 23</td><td></td><td></td><td>+ 129,749 21</td></tr><tr><td>Dépenses —</td><td>6,266,004 91</td><td></td><td></td><td>5,832,470 20</td><td></td><td></td><td>+ 433,534 71</td></tr><tr><td>Excédent { de dépenses . . . fr.</td><td>1,770,157 47</td><td></td><td></td><td>1,466,371 97</td><td></td><td></td><td>+ 303,785 50</td></tr><tr><td>{ de recettes . . . fr.</td><td>"</td><td></td><td></td><td>"</td><td></td><td></td><td>"</td></tr></table>				PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	708,049 76	1,857,399 75	2,565,449 51	657,995 55	1,714,361 29	2,372,356 84	+ 193,092 67	Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	69,261 39	63,665 51	132,926 90	67,395 01	66,308 68	133,703 69	- 776 79	Pilotage	2,409,814 72	388,981 68	2,888,796 40	2,366,816 26	289,319 35	2,656,135 61	+ 232,660 79	Phares { Éclairage de la côte .	25,907 16	16,346 41	42,253 57	25,283 96	13,948 41	39,232 37	+ 3,021 20	et fanaux. { — de l'Escaut. .	125,537 94	42,682 35	168,220 29	126,144 66	34,727 46	160,872 12	+ 7,348 17	Remorque sur la côte de Flandre. .	30,101 98	13,706 25	43,808 23	28,546 45	12,500 84	41,047 29	+ 2,760 94	Police maritime.	84,824 55	18,337 57	103,162 12	81,789 93	18,315 91	100,105 84	+ 3,056 28	Services spéciaux.	920 "	4,091 15	5,011 15	920 "	2,905 53	3,825 53	+ 1,185 62	Écoles de navigation.	20,802 58	9,163 69	29,966 27	19,748 38	9,879 16	29,627 54	+ 338 73	Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	150,629 80	63,759 "	214,388 80	144,215 93	110,545 71	254,761 64	- 40,372 84	Sauvetage et stations de signaux . .	39,957 21	32,064 46	72,021 67	37,897 09	2,904 64	40,801 73	+ 31,219 94	Totaux fr.	3,755,807 09	2,510,197 82	6,266,004 91	3,556,753 22	2,275,716 98	5,832,470 20	433,534 71	Recettes totales . . fr.	4,495,847 44			4,366,098 23			+ 129,749 21	Dépenses —	6,266,004 91			5,832,470 20			+ 433,534 71	Excédent { de dépenses . . . fr.	1,770,157 47			1,466,371 97			+ 303,785 50	{ de recettes . . . fr.	"			"			"
PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.																																																																																																																																					
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	708,049 76	1,857,399 75	2,565,449 51	657,995 55	1,714,361 29	2,372,356 84	+ 193,092 67																																																																																																																																			
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	69,261 39	63,665 51	132,926 90	67,395 01	66,308 68	133,703 69	- 776 79																																																																																																																																			
Pilotage	2,409,814 72	388,981 68	2,888,796 40	2,366,816 26	289,319 35	2,656,135 61	+ 232,660 79																																																																																																																																			
Phares { Éclairage de la côte .	25,907 16	16,346 41	42,253 57	25,283 96	13,948 41	39,232 37	+ 3,021 20																																																																																																																																			
et fanaux. { — de l'Escaut. .	125,537 94	42,682 35	168,220 29	126,144 66	34,727 46	160,872 12	+ 7,348 17																																																																																																																																			
Remorque sur la côte de Flandre. .	30,101 98	13,706 25	43,808 23	28,546 45	12,500 84	41,047 29	+ 2,760 94																																																																																																																																			
Police maritime.	84,824 55	18,337 57	103,162 12	81,789 93	18,315 91	100,105 84	+ 3,056 28																																																																																																																																			
Services spéciaux.	920 "	4,091 15	5,011 15	920 "	2,905 53	3,825 53	+ 1,185 62																																																																																																																																			
Écoles de navigation.	20,802 58	9,163 69	29,966 27	19,748 38	9,879 16	29,627 54	+ 338 73																																																																																																																																			
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	150,629 80	63,759 "	214,388 80	144,215 93	110,545 71	254,761 64	- 40,372 84																																																																																																																																			
Sauvetage et stations de signaux . .	39,957 21	32,064 46	72,021 67	37,897 09	2,904 64	40,801 73	+ 31,219 94																																																																																																																																			
Totaux fr.	3,755,807 09	2,510,197 82	6,266,004 91	3,556,753 22	2,275,716 98	5,832,470 20	433,534 71																																																																																																																																			
Recettes totales . . fr.	4,495,847 44			4,366,098 23			+ 129,749 21																																																																																																																																			
Dépenses —	6,266,004 91			5,832,470 20			+ 433,534 71																																																																																																																																			
Excédent { de dépenses . . . fr.	1,770,157 47			1,466,371 97			+ 303,785 50																																																																																																																																			
{ de recettes . . . fr.	"			"			"																																																																																																																																			

(14)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

Annexes à consulter.

I. Situation financière. — Principaux résultats.

	PAGES.	
§ 1 ^{er} . 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, 5	III, VII, VIII, IX, X, XI, XII et XIII »
§ 4. Ressources, charges, encaisse	A, 4	III, IV, VII, VIII, IX et IXbis »
§ 5. Bilan	A, 5	I, II, III, IV, VI, VIII, IX, IXbis, XVIII et XXVIII »
§ 6. Revenu du capital utile	A, 8	VI »
§ 7. Coefficient d'exploitation	A, 8	VII »

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, 40
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 44

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Construction de lignes	A, 15	V	»
§ 2. Travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation.	A, 13	V	»

Situation des lignes en exploitation.

XV de la partie A.	§ 1 ^{er} .	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
XVI	» § 4.	Billes et traverses	A, 16
XVII	» § 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

CHAPITRE III.**TRACTION ET MATÉRIEL.****I. Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible.****— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.**

XIX et XXI	» § 1 ^{er} .	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, 30
	§ 15.	Consommation de combustibles	A, 30
XXVI	» § 16.	Charbon consommé par les locomotives	A, 31
XXVII et XXVIIbis	» § 17.	Éclairage	A, 31
	§ 18.	Chauffage des trains	A, 32
	§ 19.	Graissage	A, 33
XXVIII, XXIX et XXX	» § 20.	Approvisionnements en magasin	A, 33

II.	Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel	A, 35
-----	--	-------

Annexes à consulter.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

	PAGES.	
§ 1 ^{er} . 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 ^{er} . Camionnage	A, 43
§ 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 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 71	XXXIII »
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 74	XXXIII et XXXV »
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions ou déraillements de trains	A, 74	XXXIV et XXXV »
§ 4. Personnes tuées depuis 1835.	A, 76	XXXV »

IV. Contraventions A, 76

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 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.

XLV de la partie A.

III.

Pages.

Parcours des trains A, 85

IV.

XLVI, XLIX, L et LI	Mouvement et recettes des transports	A, 84
XLVI	§ 1 ^{er} . 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^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° 1. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à fin	
1897	A, 102
II. Compte de premier établissement, lignes exploitées et lignes	
en construction au 31 décembre 1897.	A, 104

	PAGES.
N° III. Compte de l'exploitation. Exercice 1897	A, 106
» IV. Compte financier. Exercice 1897. — Chargés 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 ^{bis}	A, 111
» VIII. Coefficients d'exploitation	A, 112
» IX. Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine	A, 113
» IX ^{bis} . 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'État 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'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.	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 ^{bis} . 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
N° 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'État. — Années 1897 et 1896	A, 151
» 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 État vers État, 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'État 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'État. — 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 État vers État, 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'État belge	A, 182

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° 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, 185
» 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 ^{er} semestre 1897	A, 198
» LI. Chemin de fer de Gand-Ecloo-Bruges (1 ^{er} semestre 1897). Compte de liquidation	A, 200

PARTIE B.**POSTES.****I.****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

		PAGES.
§ 1 ^{er} . Service international	B,	3
§ 2. Service intérieur	B,	4

II.**STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.**

§ 1 ^{er} . 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 »
§ 5. Envois exprés.	B,	6	III »

III.**OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.***A. Mandats et bons de poste.*

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

<i>C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.</i>	B,	8	II et III »
---	----	---	-------------

<i>D. Quittances (service intérieur)</i>	B,	8	II et III »
--	----	---	-------------

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

<i>F. Abonnements aux journaux.</i>	B,	9	II et III »
---	----	---	-------------

<i>G. Caisse d'épargne, de retraite et d'assurances</i>	B,	9	
---	----	---	--

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

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B,	11	
---	----	----	--

Annexes à consulter.

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . 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 ^{er} . Recette	B, 15
	§ 2. Dépense	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE B.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements 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.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Création de timbres-télégraphe	C, 3
§ 2. Modifications introduites dans le service depuis le 1 ^{er} 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 ^{er} . 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 ^{er} . Bureaux	C, 8
§ 2. Développement du réseau	C, 9
§ 5. Appareils en service	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 10

IV.

PERSONNEL C, 10

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	C, 11
§ 2. Dépenses	C, 11

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale	C, 14
B. Téléphonie à grande distance interne.	C, 15
C. Téléphonie internationale	C, 17

ANNEXES DE LA PARTIE C.

	PAGES.
N° 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 ^{er} . Matériel	D, 5
§ 2. Personnel	D, 5
§ 5. 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 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4
II	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 8
II	§ 5. Pilotage.	D, 8
II	§ 4. Remorque sur la côte de Flandre	D, 8
II	§ 5. Police maritime	D, 9

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

II	§ 1 ^{er} . Phares et fanaux	D, 9
II	§ 2. Écoles de navigation.	D, 9
II	§ 5. 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 ^{er} . Recettes	C, 10
II	§ 2. Dépenses	C, 10

ANNEXES DE LA PARTIE **D.****MARINE.**

	PAGES.
N° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1897 et 1896 . . D,	12
• II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1897 et 1896 D,	13



(xii)

(XIII)

1897/98

N° 160

Carte

Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes

cfr 35 mm film

1 plan(s)