(I)

(N° 232.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 7 JUIN 1894

CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1893

RAPPORTS

presentés aux Chambres Legislatives

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

[Chemins de fer en exploitation, Postes, Telegraphes et Marine]

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE, DU TRAVAIL ET DES TRAVAUX PUBLICS

[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées)]

BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI,

SUCCESSEUR DE FR. GOBBAERTS

Rue de la Limite, 21.

1894

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1893.

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

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1893.

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

DE BRUYN.

끄

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

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

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. Situation financière.

§ 1er.	Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 3	II, XIII, XIV et XVIII de la partie A.
§ 2.	Compte d'exploitation — Ressources et charges	A, 4	III, IV, V, VI, VII, VIIbis, VIII, IX et X »
§ 3.	Bilan ou situation générale	A, 6	I II, IV, VI, VII, IX, X et XXII »
§ 4.	Revenu du chemin de fer	A, 8	III »
§ 5.	Coefficient d'exploitation	A, 9	VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic	A, 9
Personnel	A, 11
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 12

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

		Pages
XIV de la partie A.	§ 1er. Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1893	A, 15
XIV »	§ 2. Longueur moyenne exploitée en 1893	A, 16
	§ 3. Signaux	A, 17
	§ 4. Passages à niveau	A, 17
	§ 5. Raccordements industriels et gares privées	A, 18
	§ 6. Raccordements vicinaux et traversées vicinales . . .	A, 18
	§ 7. Stations	A, 19
	§ 8. Rails	A, 20
	§ 9. Billes et traverses	A, 22
XXII »	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1893	A, 24
	II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux.	A, 25

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XV et XVI »	§ 1er. Matériel de traction et de transport	A, 27
XV, XVI, XVII, XVIII et XIX »	§ 2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport	A, 29
	§ 3. Wagons de particuliers	A, 30
	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État. . .	A, 30
XX »	§ 5. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'Étranger sur le réseau de l'État.	A, 32
	§ 6. Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État.	A, 33
XX »	§ 7. Composition moyenne des trains de l'État	A, 33
	§ 8. Parcours des trains	A, 34
	§ 9. Utilisation du matériel de transport	A, 34
	§ 10. Achat de combustibles.	A, 35
	§ 11. Consommation de combustibles	A, 36
XXI »	§ 12. Charbon consommé par les locomotives.	A, 36
	§ 13. Éclairage.	A, 37

	Pages.	Annexes à consulter.
§ 14. Chauffage des trains	A, 39	—
§ 15. Graissage	A, 39	
§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 40	XXIII, XXIV et XXV de la partie A.
II. **Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel**	A, 41	

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. **Mouvement et recette.**

§ 1er. Voyageurs	A, 43	VII	»
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 47	XI	»
§ 3. Produits extraordinaires	A, 48	XII	»
§ 4. Produits divers	A, 49	X	»
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 49		
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service	A, 50		
II. **Améliorations et innovations apportées dans le service des transports**	A, 52		
A. *Améliorations et innovations dans les tarifs.*			
§ 1er. Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 52		
§ 2. Voyages circulaires	A, 54		
§ 3. Tarifs pour marchandises	A, 55		
B. *Améliorations et innovations apportées dans le service des trains.*			
§ 1er. Trains de voyageurs	A, 63		
§ 2. Trains de marchandises	A, 66		
C. *Améliorations et innovations apportées dans le service du matériel*	A, 68		
III. **Accidents.**			
§ 1er. Déraillements et collisions de trains	A, 69	XXVI	»
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux déraillements et aux collisions de trains	A, 71	XXVI	»
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 71	XXVII	»
Personnes tuées depuis 1855	A, 74		
IV. **Contraventions**	A, 74		

3e SECTION.

Annexes à consulter.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

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

II.

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

III.

XXXII	»	PARCOURS DES TRAINS	A, 79

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXIII	»	§ 1er. Voyageurs	A, 80
XXXIII	»	§ 2. Bagages.	A, 81
XXXIII	»	§ 3. Petites marchandises.	A, 81
XXXIII	»	§ 4. Grosses marchandises	A, 82
XXXIII	»	§ 5. Finances	A, 82
XXXIII	»	§ 6. Équipages	A, 82
XXXIII	»	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 83
XXXIII	»	§ 8. Produits extraordinaires.	A, 83
XXXIII	»	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 85

V.

XXXIII	»	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 85

VI.

XXXII, XXXIII	»	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . .	A, 85

VII.

XXXIV	»	PERSONNEL	A, 86

VIII.

XXXV	»	ACCIDENTS	A, 86

IX.

		CONTRAVENTIONS	A, 87

X.

		AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS. . . .	A, 88

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

		Pages.
N° I.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1893	A, 94
» II.	Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1893.	A, 96
» III.	Compte de l'exploitation. Exercice 1893	A, 98
» IV.	Compte financier. Exercice 1893. — Charges et ressources.	A, 98
» V.	Comptes généraux annuels de l'exploitation rectifiés d'après les résultats définitifs	A, 100
» VI.	Coefficients d'exploitation	A, 101
» VII.	Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs.	A, 102
» VIIbis.	Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs. — Reproduction de l'annexe VII, abstraction faite des intérêts en compte courant . . .	A, 104
» VIII.	Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1893 et 1892	A, 106
» IX.	Répartition et encaissement des recettes brutes. . . .	A, 108
» X.	Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1855 à 1893	A, 110
» XI.	Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises	A, 112
» XII.	Développement des produits extraordinaires, compris dans les annexes IX et XI	A, 114
» XIII.	Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes	A, 116
» XIV.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 118
» XV.	Importance du matériel de traction en 1893	A, 119
» XVI.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions	A, 120
» XVII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur, d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes	A, 123
» XVIII.	Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent »	A, 124
» XIX.	Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur « argent »	A, 125
» XX.	Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1893	A, 126

Annexes à consulter.

		Pages.
N° XXI.	Consommation de charbon des locomotives en 1893 et 1892.	A, 128
» XXII.	Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 129
» XXIII.	Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 150
» XXIV.	Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 152
» XXV.	Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893. (Dépôts)	A, 138
» XXVI.	Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1893	A, 144
» XXVII	Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains. Année 1893 .	A, 146
» XXVIII	Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1er mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1893	A, 150

3e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XXIX.	Développement des lignes, à la fin de 1893	A, 160
» XXX.	Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1893.	A, 161
» XXXI.	Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1893	A, 162
» XXXII.	Parcours kilométriques des trains en 1893	A, 163
» XXXIII	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1893.	A, 165
» XXXIV	Personnel. Effectif, à la fin de 1893	A, 169
» XXXV.	Accidents survenus aux personnes en 1893	A, 171

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1er.	Service international.	B, 3
§ 2.	Service intérieur	B, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

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

Annexes à consulter.

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

		Pages		
§ 1er.	Mandats (service intérieur)	B, 6	II et III	de la partie B.
§ 2.	Bons de poste.	B, 7	II et III	»
§ 3.	Mandats (service international).	B, 7	II et III	»

B. Effets de commerce.

§ 1er.	Acceptation	B, 7	II et III	»
§ 2.	Encaissement	B, 7	II et III	»
	C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B, 8	II et III	»
	D. Quittances (service intérieur). . . .	B, 8	II et III	»
	E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger . .	B, 8	II et III	»
	F. Abonnements aux journaux	B, 8	II et III	»
	G. Caisse d'épargne et de retraite	B, 9		
	H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés .	B, 10		

IV.

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

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1er.	Service de distribution	B, 10
§ 2.	Service de transmission	B, 11

VI.

PERSONNEL . . . . . B, 11

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1er.	Recette.	B, 11	IV et V	»
2.	Dépense	B, 12		

Annexe à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE B.

Pages.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1893 . . . . . B, 14

» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1893 et 1892 . . . . . B, 16

» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1893 et 1892 . . . . . B, 18

» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1893 et 1892 . . . . . B, 20

» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus.—Comparaison des années 1893 et 1892. B, 20

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. . . . . C, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I de la partie C.

§ 1er. Télégrammes privés :

a. Services réunis . . . . . C, 3

b. Service intérieur . . . . . C, 4

c. Service international . . . . . C, 4

d. Service de transit . . . . . C, 4

§ 2. Télégrammes de service . . . . . C, 4

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1er. Bureaux . . . . . C, 5

§ 2. Développement du réseau . . . . . C, 5

§ 3. Appareils en service . . . . . C, 6

IV.

PERSONNEL . . . . . C, 6

V.

Annexes à consulter,

RÉSULTATS FINANCIERS.

		Pages.		
§ 1er.	Recettes	C, 7		
§ 2.	Dépenses	C, 7		

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	C, 10	II de la partie C.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° I. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1893 et 1892. C, 18

» II Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires . C, 19

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1er.	Matériel	D, 3	
§ 2.	Personnel	D, 3	

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1er.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.	
§ 2.	Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . .	D, 7	II	»
§ 3.	Pilotage.	D, 8	II	»
§ 4.	Phares et fanaux	D, 8	II	»
§ 5.	Remorque sur la côte de Flandre	D, 8	II	»
§ 6.	Police maritime	D, 8	II	»

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1er.	Hydrographie	D, 9	II	»
§ 2.	Écoles de navigation	D, 9	II	»
§ 3.	Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 10	II	»
§ 4.	Sauvetage	D, 10	II	»

Annexe à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		Pages.
II de la partie D.	§ 1er. Recettes	D, 10
II »	§ 2. Dépenses	D, 11

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N° I. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1893 et 1892 . . D, 14

» II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1893 et 1892 . . . . . D, 15

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

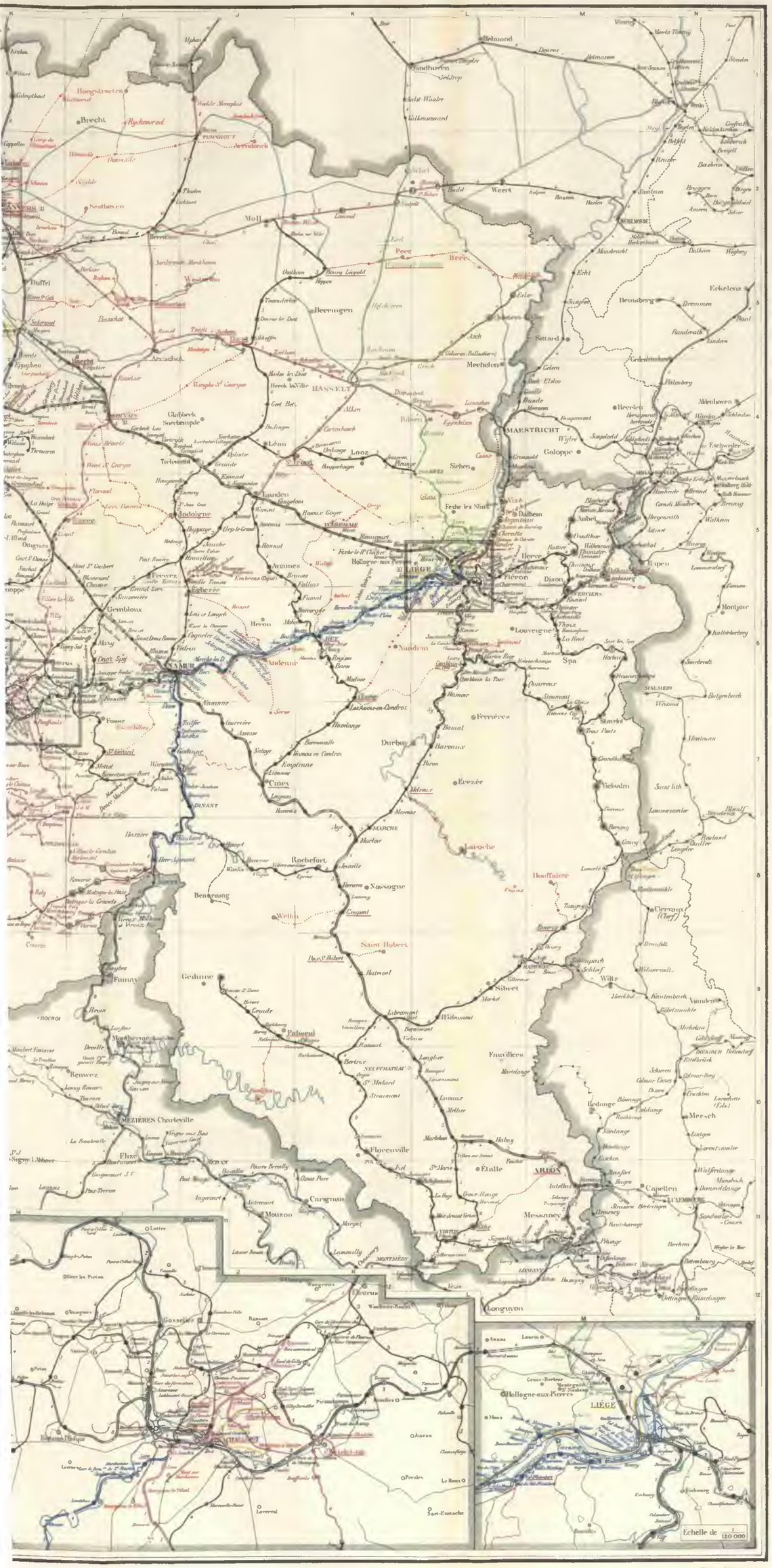
DE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1893

Administration des chemins de fer de l'État | Mr Weissenbruch ingénieur adjt à la direction commerciale

Tirage d'Octobre 1894

BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1893

Administration des chemins de fer de l'État | W^r Heusenbruch ingénieur, chef à la direction commerciale



Tirage 4 Octobre 1894

1er SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

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

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

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont décrété leur construction 2	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense. 3	CRÉDITS figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 1er septem 1893 4	SOMMES DÉPENSÉES EN 1893 : Études. 5	Terrains. 6	Travaux. 7	TOTALES. 8	Sommes dépensées au 31 décembre 1892 9	Sommes dépensées au 31 décembre 1893 10
Combiain-au-Pont à Trois-Ponts	4 aout 1879, § 40	13,200,000 »	36,357 37	800 »	5,291 72	27,113 37	33,208 09	13,135,437 35	13,168,645 44
Audenarde à Orroir	4 août 1879, § 42	2,000,000 »	169,905 24	111 »	3,905 92	19,333 35	23,350 27	1,830,192 11	1,853,542 38
Wanlin a Anseremme Communauté avec la ligne de Namur a Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordem^t vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur a Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885	7,250,000 »	2,561,410 84	32,596 34	12,198 72	1,452,431 64	1,497,226 70	3,638,236 95	5,135,463 65
Gedinne à la Lesse.	19 août 1889	6,500,000 »	1,322,132 98	19,334 94	247,320 30	700,010 68	966,665 92	231,113 56	1,197,779 48
Saint-Aubin a Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	800,000 »	12,481 46	8,154 13	224,350 21	244,988 80	532,717 87	777,706 67
Aubel à Bleyberg	19 août 1889	1,000,000 »	800,000 »	8,869 96	45,130 18	450,000 »	503,800 14	245,481 22	749,281 36
Bruxelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	2,900,000 »	15,900 48	700,819 68	669,949 55	1,386,669 71	400,879 20	1,787,548 91

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

Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1875.

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

La somme payée entre les mains de la Société pour ces trois lignes s'élevait au 31 décembre 1893, à. . . . . fr. 11,906,898 45

L'État a payé, en outre, pour primes de rails 57,342 49

Ensemble. . . fr. 11,964,240 94

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. — Situation financière.

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

L'étendue des lignes *exploitées* par l'État, fin 1893, est de 3,280 kilomètres (1), dont :

A) 1,471 kilomètres construits et parachevés à charge du Trésor;

B) 1,445 kilomètres rachetés à des concessionnaires;

C) 323 kilomètres appartenant à des concessionnaires.

Le capital engagé au 31 décembre 1893 s'élève à fr. 1,384,219,977 49

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1892, *y compris les lignes en voie de construction*, à . . . . . fr. 1,370,184,584 61

Les dépenses faites au cours de 1893 sont les suivantes :

Pour travaux de parachèvement . . . . . fr.	7,236,748 74	
et pour les intérêts intercalaires	117,418 07	
Pour extension du matériel d'exploitation . . .	1,966,552 08	
Pour les lignes en construction	4,599,551 27	
et pour les intérêts intercalaires	115,522 72	
		14,035,392 88
Soit, **capital appliqué** *conforme* (annexe II) . . . fr.		1,384,219,977 49

(1) Y compris 14 kilomètres en service commun et 29 kilomètres parcourus en transit (*voir* annexe XIV).

D'autre part. . . fr. 1,384,219,977 49

En se plaçant au point de vue du **capital utile** grevant le compte d'exploitation de l'exercice 1893, du chef des intérêts et de l'amortissement, *il faut en déduire :*

1° Les sommes liquidées pour travaux en cours d'exécution, y compris les intérêts intercalaires (annexe II),

soit fr. { capital . . . . . 9,645,280 07 / intérêts intercalaires . . 419,485 25 } 10,064,765 32

attendu que les produits encaissés ne doivent faire face aux charges dérivant du capital, qu'au fur et à mesure de la mise en exploitation des lignes ;

2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect, soit (annexe II). . . . . fr. 5,884,585 58

15,949,350 70

ce qui a pour conséquence de faire ressortir à fr. 1,368,270,626 79

le **capital utile** servant de base aux charges.

Ce capital ne s'élevait au 31 décembre 1892, qu'à fr. 1,358,999,586 19

Du chef des dépenses faites en 1893, *il faut y ajouter* :

pour travaux de parachèvement . . . . . fr. 7,256,748 74
pour intérêts intercalaires y relatifs . . . . . 117,418 07 } 7,354,166 81

enfin pour extension du matériel d'exploitation . . fr. 1,966.352 08

Ensemble. . . fr. 1,368,320,105 08

dont *il faut déduire* le produit des *immeubles réalisés* au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances, soit . . . . . fr. 49,478 29

Capital utile conforme (annexe XIII) . . . . . fr. 1,368,270,626 79

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

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

Recette brute de 1893 (*Moniteur* du 11 mai 1894) . fr. 145,547,138 99

Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. % des recettes brutes. . . . . fr. 4,789,256 27

Reste pour les lignes de l'État (annexe IX) . . . fr. 140,757,882 72

Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., ventes d'herbages, d'objets trouvés, etc.) (annexe X) . fr. 61,769 64

Recette totale . . . . . fr. 140,819,652 36

D'autre part. . .	fr.	140,819,652 36
L'année précédente, le Trésor a perçu (annexe VIII).	fr.	136,158,223 02
Soit en plus en 1893	fr.	4,661,429 34

Dépenses d'exploitation de 1893, arrêtées approximativement (annexe VIII) . . . . . fr. 81,969,546 18

Dépenses arrêtées définitivement pour 1892 (annexe VIII) . . . . . fr. 82,480,428 76

Diminution en 1893	fr.	511,082 58
Les recettes ayant donné une augmentation de . .	fr.	4,661,429 34

Il en résulte que pour l'exercice 1893, le produit net de l'exploitation a été *supérieur*, à celui de 1892, de . fr. 5,172,511 92

Pour couvrir les **charges d'intérêt et d'amortissement**, les comptes de 1893 accusent les ressources suivantes :

Recette nette (annexe III)	fr.	63,639,562 45
L'intérêt en compte courant, proportionnellement au temps (différence entre les sommes encaissées et celles payées par le Trésor) se chiffre au montant de . . .	fr.	1,113,692 34
Ensemble . .	fr.	64,753,254 79

Et en y ajoutant les intérêts en compte courant du *solde actif total*, rectifié fin 1892, s'élevant à fr. 167,086,704-41, — soit. . . . . fr. 5,848,034 65

L'actif chiffré de 1893 serait de (annexe IV). . .	fr.	70,601,289 44
Déduction faite des charges du capital utile, soit (annexe IV).		55,111,301 75
L'excédent de l'année ressortit à (1)	fr.	15,489,987 69
et y compris le solde rectifié, fin 1892 (1)		167,086,704 41
Le solde actif (annexe VII) atteindrait	fr.	182,576,692 10

En faisant abstraction des intérêts réciproques, c'est-à-dire en basant la situation exclusivement sur la comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation, l'on constate :

Recettes nettes.	fr.	63,639,562 45
Charges financières (2)		55,045,333 26
D'où un solde actif pour l'exercice considéré de. .	fr.	8,594,229 19
Et si l'on y ajoute les soldes antérieurs, soit (2) . . .		40,906,603 18
l'encaisse de l'exploitation au 31 décembre 1893, est de (2).	fr.	49,500,832 37

et se réduirait encore notablement s'il était tenu compte des sommes payées

(1) Pour les soldes antérieurs, *voir* les annexes V et VII.

(2) *Voir* annexes IV et VIIbis.

par le Trésor, depuis l'origine, aux fonctionnaires et agents pensionnés.

Cette encaisse est indépendante des sommes consacrées à l'amortissement des capitaux, aux approvisionnements réalisés sur le budget de l'exploitation et aux travaux de parachèvement imputés sur les mêmes crédits (*voir* page 8).

§ 3. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Actif. — a) *Capital de premier établissement* — à l'exclusion de celui correspondant aux lignes concédées dont l'exploitation est affermée par l'État — annexes I et II) :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. II). . . fr.	1,097,207,754 72	
2° Matériel de traction et de transport (tabl. II) .	287,012,242 77	
		1,384,219,977 49
b) Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires de 1846 à 1886 (annexe VI) . . . fr.	11,090,438 79	
c) *Approvisionnements* en dépôt (annexe XXII) :		
Au 31 décembre 1892. fr. 24,990,429 27 Diminution en 1893 de . 693,772 62 par suite de variations dans les quantités et les prix.	24,296,656 65	
d) *Intérêts de l'excédent* des recettes sur les dépenses d'exploitation (ann. VII):		175,395,629 94
Au 31 décembre 1892. fr. 25,327,444 51 Pour l'exercice 1893 (1) . 1,113,692 54	26,441,136 65	
e) *Intérêts des soldes* accumulés, toutes charges réglées (annexe VII) :		
Au 31 décembre 1892. fr. 107,719,563 20 Pour l'exercice 1893 (1) . 5,848,054 65	113,567,397 85	
f) *Recettes brutes de l'exploitation*, non compris les produits divers :		
Au 31 déc. 1892. fr.(2) 3,165,158,936 76 Pour l'exercice 1893.(2) 145,547,138 99	3,310,686,075 75	
g) *Produits divers* encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer :		3,315,625,153 68
Au 31 déc. 1892. fr.(3). 4,877,310 29 Pour l'exercice 1893.(3). 61,769 64	4,939,079 93	
Total de l'**actif** (annexe I). . . . fr.		4,875,240,763 11

(1) *Voir* annexe IV.
(2) — annexe IX.
(3) — annexe X.

Passif. *Amortissement des capitaux* engagés pour le premier établissement du chemin de fer (annexe II) . . 77,664,185 15

Capital restant à amortir. 1,306,555,792 54

Montant égal au capital de premier établissement . fr. 1,384,219,977 49

Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux :

Au 31 décembre 1892. fr. 1,089,088,188 02 Pour l'exercice 1893 : Capitaux unifiés fin 1886. (1) 46,067,565 26 — dépensés depuis. (2) 3,688,511 75	1,138,844,265 01		
Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes : Au 31 décembre 1892. fr. 168,921,271 46 Pour l'exercice 1893 (2) . 4,789,256 27	173,710,527 73		
Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale : Au 31 décembre 1892. fr. 10,146,558 85 Pour l'exercice 1893 (2) . 500,000 »	10,646,558 83		
Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour *transports en service,* ayant transité par leurs lignes avant 1885 (3)	1,639,518 57	(4) 1,324,840,850 14	
Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails (4) : Au 31 décembre 1892. fr. 460,625 87 Pour l'exercice 1893 . . 17,500 »	478,125 87		
Intérêts en compte courant au profit du Trésor (4) : *a*) Pour liquidations de parts de recettes : Au 31 décembre 1892 . fr. 1,855,276 85 Pour l'exercice 1893. . . 48,468 49 *b*) Pour soldes passifs accumulés de 1859 à 1858 . . . 4,570,805 56	6,454,548 90	(4) 6,932,674 77	
Dépenses d'exploitation (5) : Depuis l'origine jusque fin 1892. . . . fr. 1,859,314,126 99 Pour l'exercice 1893 . . . . . 81,969,346 18		1,941,283,473 17	
Total du **passif** (annexe I) . . . . fr.			4,657,276,975 57

(1) *Voir* annexe VIII du Compte rendu de 1887.
(2) — annexe IV.
(3) — note (1), page 12 du Compte rendu de 1889.
(4) — annexe VII.
(5) — annexe VI.

Report du passif. . . . fr.		4,657,276,975 57
Balance :		
1° *Prélèvements* faits sur les budgets de l'exploitation :		
a) Travaux de parachèvement, 1846-1886 (*voir* à l'actif) . . . . . fr. (1)	11,090,438 79	
b) Renouvellement des approvisionnements (1)	24,296,656 65	217,963,787 54
2° *Soldes actifs* accumulés (annexe VII) :		
Au 31 décembre 1892. fr. 167,086,704 41		
Pour l'exercice 1893 . . 15,489,987 69	182,576,692 10	
Total égal à l'actif. . . . fr.		4,875,240,763 11

En ajoutant à la somme de fr. 217,963,787-54 figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 71,779,599-77 d'amortissement (annexe II), le solde s'élèverait au montant total de fr. 289,743,387-31.

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

Donc, si l'on déduit ces intérêts chiffrés à fr. 133,075,859-73 (2), le solde actif se réduit à fr. 156,667,527-58 et se décompose comme suit :

Parachèvements sur le budget ordinaire . . . . fr.	11,090,438 79
Renouvellement des approvisionnements	24,296,656 65
Encaisse de l'exploitation (page 5)	49,500,832 37
Amortissement des capitaux.	71,779,599 77
	156,667,527 58

§ 4. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Le revenu des capitaux consacrés au premier établissement du chemin de fer de l'État, sans tenir compte des intérêts des soldes actifs, aboutit aux résultats suivants :

Les recettes nettes (page 5), c'est-à-dire la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, se sont élevées à . . . . . fr.	63,639,562 45
Mais de ce montant il faut déduire les parts de recettes et le loyer payés aux sociétés dont l'État exploite les lignes, soit	5,289,256 27
Il reste donc pour les charges d'intérêt et d'amortissement du capital utile. . . . . fr.	58,350,306 18

(1) *Voir* annexe XXII.

(2) Actif : 26,441,136-65 + 113,567,397-85 — passif : 6,932,674-77 = 133,075,859-73.

Le *capital utile* fin 1892, était de . . . . . fr.	1,358,999,586	»
Dans le courant de 1893, il a été dépensé pour les lignes mises en exploitation au cours de l'exercice une somme de 9,520,519 francs qui, réduite de moitié à raison de la date moyenne de mise en exploitation, correspond à . fr.	4,660,259	»
D'où un capital *moyen utile* de . . . . . fr.	1,363,659,845	»

La recette nette, par rapport à ce capital moyen, représente donc 4,28 p. %. Ce revenu, en 1892, a été de 4.36 p. %.

§ 5. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'exploitation d'un exercice, se présente, pour l'année 1893, comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (annexe IX). . . fr.	145,547,138	99
Produits divers (annexe X)	61,769	64
Ensemble. . . . . fr.	145,608,908	63
Dépenses d'exploitation (annexe VIII) . . . . . fr.	81,969,346	18

Le coefficient pour 1893 est donc de 56,29 p. %; il était en 1892, de 58,90 p. %. Pour les années antérieures, *voir* annexe VI.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1893 et 1892 :

		1893.	1892.
Par kilomètre exploité (1).	Recettes brutes . . . . fr.	44,410 55	42,936 31
	Dépenses d'exploitation . .	25,000 56	25,178 44
	Ressources de l'année (2) . .	21,553 31	19,556 02
	Charges financières. . . .	16,808 88	16,601 88
		Fr.	Fr.
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	3.6407	3.5525
	Dépenses d'exploitation . .	2.0195	2.0832
	Ressources de l'année (2) . .	1.7652	1.6180
	Charges financières. . . .	1.3779	1.3736
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.3367	3.2610
	Dépenses d'exploitation . .	1.8783	1.9124
	Ressources de l'année (2) . .	1.6178	1.4853
	Charges financières	1.2629	1.2609

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

(2) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris page 5 et sous les litteras *a*, annexe V.

Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes	0.3174	0.3119
	Dépenses d'exploitation . .	0.1787	0.1839
	Ressources de l'année (1) . .	0.1519	0.1420
	Charges financières. . . .	0.1201	0.1206

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

	1891.	1892.
TRAINS DE VOYAGEURS :		
Voyageurs de toutes catégories . fr.	47,123,591 84	46,343,225 46
Tickets d'entrée dans les stations. .	163,308 70	155.546 10
Bagages	1,396,002 77	1,259,631 41
Colis journaux	61,658 70	57,977 50
Colis par exprès (services intérieur et mixtes).	1,191,049 39	1,184,979 17
Petits paquets (services internationaux)`	2,185,174 90	2,075,134 31
Finances	254,578 59	252,984 36
Équipages	69,061 54	66,150 47
Chevaux	194,931 55	177,646 98
Produits extraordinaires (dépôt de bagages, location de buffets, droit d'affichage, remise à domicile de colis postaux et non postaux, etc.) (2). . . .	448,424 85	442,850 90
Totaux. . . fr.	53,067,582 83	51,976,126 66
TRAINS DE MARCHANDISES :		
Messageries (petites marchandises) fr.	6,220,583 41	6,188,880 »
Grosses marchandises	81,856,771 18	78,290,858 »
Chevaux et bestiaux.	1,343,596 83	1,224,460 21
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, etc.) (3)	3,058,604 74	2,883,879 14
Totaux. . . fr.	92,479,556 16	88,588,077 55
Ensemble, sans distinction de trains, fr.	145,547,138 99	140,564,204 01

Pour les années antérieures, *voir* annexe XI.

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts en compte courant repris page 5, et sous les litteras *a*, annexe V.

(2) *Voir* détails p. 48.

(3) *Voir* détails p. 49.

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

			1893	1892.
Parcours kilométriques des trains (1)	de voyageurs . .	km.	23,028,958	22,953,407
	de marchandises . . .		16,966,332	16,639,115
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	de voyageurs . .	km.	165,202,890	168,215,583
	de marchandises . . .		293,533,400	282,738,827
Produit par train-kilomètre	de voyageurs. . . .	fr.	2.3044	2.2644
	de marchandises . . .		5.4508	5.3241
Produit par véhicule - kilomètre chargé	de voyageurs. . . .	fr.	0.3212	0.3089
	de marchandises . . .		0.3151	0.3136

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

		1893.	1892.
Nombre moyen de voitures et wagons CHARGÉS par (3)	train de voyageurs . . .	7.40	7.52
	— de marchandises. .	17.73	17.47

PERSONNEL. — La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

		1893.	1892
Fonctionnaires et employés.		6,544	6,482
Agréés		1,468	1,435
Ouvriers	permanents	34,143	34,146
	en régie	797	818
	Total. . .	42,952	42,881

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État (*voir* page 34).

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

(3) *Voir* détails page 33.

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.

	1893.	1892.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . . . fr.	2,206,554 65	2,177,923 25
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. .	1,845,118 71	1,844,201 09
D'où un excédent de ressources de . . . . . fr.	361,435 94	333,722 16
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1er janvier, s'élevait à	11,733,936 78	11,400,214 62
l'avoir au 31 décembre est de . . fr.	12,095,372 72	11,733,936 78

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

	1893.	1892.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de . . . . . fr.	9,118,575 28	8,739,792 29
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	70,394 97	74,172 89
Capital engagé. . . . . fr.	9,188,970 25	8,813,965 18
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 35,150 affiliés et à leurs ayants droit, de. .	2,906,402 47	2,919,971 60
Sommes égales à l'avoir ci-dessus . . . . . fr.	12,095,372 72	11,733,936 78

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

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1893	1892	1893	1892
Termes de pensions.	Ouvriers	832	772	364,343 80	351,423 49
	Veuves.	1,868	1,804	557,775 »	535,195 89
	Orphelins. . . .	128	124	19,736 32	17,877 35
	Ascendants. . .	33	33	2,652 »	2,753 »
Termes de secours annuels. .	Ouvriers	52	50	7,889 38	8,441 77
	Veuves. . . .	330	341	45,555 07	46,019 94
	Orphelins. . . .	32	34	2,491 06	2,689 53
Secours temporaires aux ouvriers		14,303	14,309	476,916 31	491,833 26
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				350,859 49	369,332 82
Frais de funérailles				14,685 58	15,180 »
Bonifications d'intérêts et frais généraux				2,214 70	3,454 04
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 12. . . . . fr.				1,845,148 71	1,844,201 09

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1er. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1893.

		MÈTRES COURANTS :		
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	directement par l'État	655,503	118,667	774,170
	à forfait pour compte de l'État	15,120	681,277	696,397
Lignes rachetées par l'État		491,977	950,673	1,442,650
Longueur du réseau de l'État		1,162,600	1,750,617	2,913,217
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer		157,774	165,634	323,408
Sections appartenant à des compagnies	exploitées en commun avec l'État	2,282	11,872	14,154
	empruntées en transit par l'État	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (*voir* annexe XIV) (1)		1,323,656	1,955,873	3,279,529

dont 142.302 mètres affectés au transport des marchandises seulement.

En doublant les chiffres de la première colonne, on arrive à un développement, en voies simples, de . . . . . 4,603^{km},185
en ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . . 2,036 ,916

l'étendue totale, en voies simples, est de . . . . . 6,640^{km},101

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

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

		Longueur.	En p. °/₀.
Pentes et rampes	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,210,753	48.34
	au-dessus de 5 jusqu'à 10 mill. par mètre	836,766	18.30
	au-dessus de 10 — 15 — —	455,730	9.92
	au-dessus de 15 — 20 — —	276,385	6.04
	au-dessus de 20 — 30 — —	35,177	0.77
	au-dessus de 30 millimètres par mètres	845	0.02
Paliers		759,774	16.61
Sections empruntées aux compagnies (*voir* annexe XIV)		29,750	»
		4,603,185	100. »
Alignements droits		2,990,555	65.39
Courbes à rayon	de 200 mètres et moins	19,368	0.42
	de plus de 200 à 300 mètres	58,064	1.27
	de plus de 300 à 500 —	323,606	7.08
	de plus de 500 à 700 —	170,740	3.73
	de plus de 700 mètres	1,011,122	22.11
Sections empruntées aux compagnies (*voir* annexe XIV)		29,750	»
		4,603,185	100. »

(*Voir* annexe XXVIII, de 1891, le profil par section de voie.)

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1893.

La longueur du réseau, fin 1892, était (annexe XIV) de . . 3,249^{km},219

Il a été livré à l'exploitation :

le 3 juillet, la section d'Herseaux à la frontière française 1^{km},651

A retrancher, par suite de modification au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages . . 0^{km},091

1^{km},560

Longueur effective. 3,250^{km},779

Les 1^{km},651 livrés en 1893 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps. . . . . 0^{km},828

La longueur moyenne des lignes *exploitées* par l'État est donc de . . . . . 3,249^{km},951

Elle a été, en 1892, de . . . . . 3,247 ,085

Différence en plus, en 1893. 2^{km},866

D'autre part. . . 3,249km,951

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

De Deynze à Thielt, sur un parcours de. .	14km,677	28 ,750
et d'Ypres à Comines, — . .	13 ,073	
Ils empruntent aussi une bifurcation du Nord-Belge, à Frameries, sur une étendue de	1 ,000	

Ensemble. . . 3,278km,701

§ 3. SIGNAUX.

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
	Km	Km					
Bruxelles-Nord. .	134,680	106,705	32	66	1	14	12
Liége	122,216	114,522	31	86	4	25	27
Gand	192,598	78,529	24	93	»	15	20
Tournai.	102,712	82,595	24	77	»	8	25
Mons	50,023	39,180	31	40	»	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	72,382	59	74	1	7	28
Binche	42,550	19,015	25	35	»	4	9
Namur	119,179	44,599	24	56	»	12	7
Arlon	125,467	69,668	14	53	4	8	10
Anvers	69,300	»	30	48	•	3	17
	1,103,746	626,791	292	628	10	98	161

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1893, il existait 3,075 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	par un *agent à poste fixe* . .	2,707	2,823
	par un *ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.*	116	
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	d'un poste voisin	607	731
	d'une cabine Saxby. . . .	124	
C. — Ouverts et non surveillés.			1,521
	Chiffre égal. . .		3,075

Les 2,707 passages dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 1,815 hommes et 1,801 femmes.

Ces passages sont gardés comme suit :

72	pendant . . .	12 heures.	316	pendant . . .	17 heures.
78	— . . .	13 —	247	— . . .	18 —
233	— . . .	14 —	174	— . . .	19 —
250	— . . .	15 —	147	— . . .	20 —
525	— . . .	16 —	663	— . . .	24 —

La surveillance de ces passages à niveau coûte, en salaires et quarts supplémentaires	fr.	2,223,637 69
Et en indemnités d'huile		84,323 13
Ensemble. .	fr.	2,307,960 82
dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes.	fr.	52,496 30
La dépense occasionnée par les 2,707 passages en question, est donc de.	fr.	2,255,464 52

Elle ne comprend aucune partie du salaire des agents dont les fonctions principales sont celles *d'ouvrier de station, pontonnier, garde tranchée, etc.*, et qui participent au gardiennage de 116 barrières de la catégorie A.

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1893, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1er janvier 1893.	758	57	815
Livrés à l'exploitation pendant l'année	23	2	25
Ensemble. . .	781	59	840
Supprimés pendant l'année	7	1	8
Situation au 31 décembre 1893.	774	58	832

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1893 et 1892, se présente comme suit :

	En 1893.	En 1892.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	41	39
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	5	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	36	37

§ 7. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1892, était de .	Stations	604	916
	Bureaux de ville (1) .	18	
	Haltes	100	
	Points d'arrêt . .	194	
Il a été créé en 1893, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles (2) .	Station	»	10
	Haltes	2	
	Points d'arrêt . .	8	
	Ensemble. . .		926
Un point d'arrêt a été supprimé (Soleilmont)			1
	Reste. . .		925

La dépendance de la station de Le Vieux Campinaire, affectée au service des voyageurs, bagages, etc., a été érigée en halte distincte, sous le nom de Le Vieux Campinaire (Voyageurs); de même, la gare industrielle de Courcelles (Fosses) et les points d'arrêt de Hofstade, Asténe et Zulte ont été transformés en haltes.

Le nombre de stations communes est resté le même qu'en 1892. — 53 d'entre elles continuent à être gérées par l'administration des Chemins de fer de l'État et les 38 autres, par des administrations co-exploitantes.

---

(1) Dont un à Douvres.

(2) *Haltes :* Le Vieux Campinaire (Voyageurs) et Courcelles (Fosses).— *Points d'arrêt :* Biron, Welden, Hemelverdegem. Boitshoucke, Waret-la-Chaussée, Gilly-Sart-Allet, Furnaux et Herseaux (Frontière).

§ 8. RAILS.

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

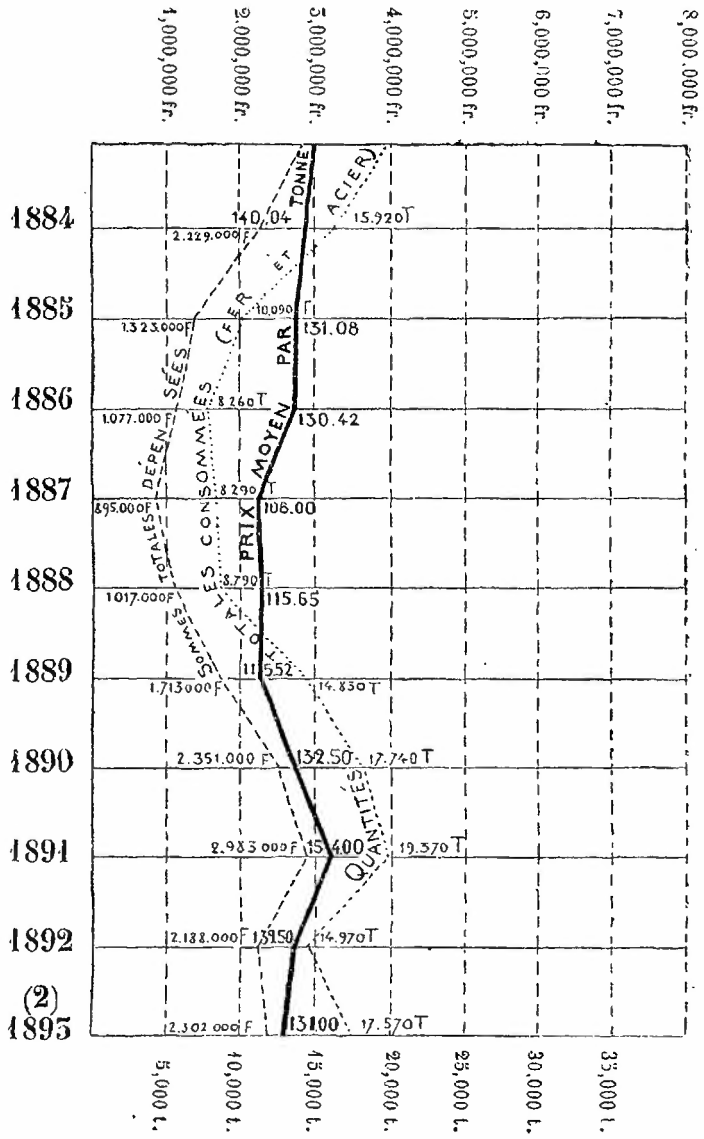
		En 1893.		En 1892.	
		VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires
Rails en fer		976 391	1,878,783	1,141,133	1,848,735
	Ensemble.	2,855,174		2,989,868	
Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	1,563,078	6,346	1,262,078	4,491
	— de 38 —	6.461,496	1,645,761	6 602,256	1,583,322
	Hilff de 29 kilog	953	226,742	953	227,531
	Vignole type Est de 33 kilog	24,192	20,287	24,192	20,019
	— Deserres et Battig de 18½ k.	»	696	»	696
	— de 32 kilog.	5.852	252	6,104	»
	— de 7 —	»	7,230	»	7,230
	à B. I. de 37 —	»	11	»	11
	à B. S. de 28 —	»	176	»	176
	Type vicinal 21 kilog.	»	292	»	837
	— 30 —	»	25	»	23
	Total par espèce de voie.	8,055,571	1,907,816	7,895,583	1,844,336
	Ensemble.	9,963,387		9,739,919	
		9,031,962	3,786,599	9,036,716	3,695,071
	TOTAL GÉNÉRAL.	12,818,561		12,729,787	

Les 8,055,571 mètres de rails d'*acier* représentent 89.19 p. % de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,907,816 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 77.49 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1893 ont une valeur moyenne de fr. 131-00 par tonne ; ceux *utilisés* en 1892 revenaient à fr. 139-50, soit une diminution de 5.73 p. %.

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

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



(1) D'après les marchés de l'année qui précède immédiatement.

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

(2) Le rapport entre la longueur en mètres courants des rails d'acier et celle de la totalité des rails en service (fer et acier réunis), est indiqué page précédente.

N. B. La consommation en rails de fer et en rails d'acier est donnée distinctement au graphique du compte rendu de 1891, page 20.

Il a été conclu, en 1893, des marchés *pour l'entretien et les renouvellements :*

a) de 1893 — 651 tonnes de rails Vignole en acier de 38 kilogrammes par mètre courant, pour courbes, à raison de fr. 130-26 la tonne ;

b) de 1894 — 71 tonnes de rails aiguilles et de contre-rails, à fr. 206-46 la tonne ;

c) de 1894 et 1895 — 30,000 tonnes, soit 15,000 tonnes pour chacun des exercices 1894 et 1895, de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de 126 francs la tonne. — Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital pour tenir compte de la plus-value de ces rails, par rapport à la valeur de ceux qu'ils remplacent.

§ 9. BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		En 1893.	En 1892
Billes en chêne	Voies principales	(1)5,544,449	(2)5,521,888
	— accessoires	1,496,055	1,455,694
	Total	6,840,504	6,755,582
Billes en sapin	Voies principales	125,507	149,164
	— accessoires	262,526	501,370
	Total	587,633	450,534
Billes en hêtre	Voies principales	17,116	»
	— accessoires	»	»
	Total	17,116	»
Total des billes en bois	Voies principales	5,486,872	5,471,052
	— accessoires	1,758,581	1,735,064
	Total général	7,245,253	7,206,116

Les billes en chêne et en hêtre préparées représentent 91.34 p. % de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

---

(1) Dont 1,157,525 billes en chêne de dimensions renforcées.
(2) — 947,725 — — — —

La valeur moyenne des billes *utilisées* en 1893 et en 1892 a été de :

	Prix moyen d'achat.		CRÉOSOTAGE.		VALEUR TOTALE.	
	en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892	en 1893	en 1892
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Chêne. 0m,28 de largeur. . . . . 0m,14 de hauteur.	5 07	4,88	0 51	0 58	5 58	5,46
Chêne. 0m,26 de largeur . . . . . 0m,13 de hauteur.	3 73	3 73	0 51	0 51	4 24	4 24
Hêtre. Cœur rouge	3 50	»	1 25	»	4 75	»
Hêtre. — blanc	3 70	»	1 25	»	4 95	»
Sapin	2 06	2 06	1 33	1 33	3 39	3 39

Les billes en chêne de 2m,60 de longueur sur 0m,28 de largeur et 0m,14 de hauteur, acquises en 1893 pour les besoins de 1894, ont coûté de fr. 4-98 à fr. 5-09.

Les mêmes billes, acquises en 1892 pour les besoins de 1893, avaient coûté de fr. 4-87 à fr. 5-19.

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques acquises et restant dans les voies au 31 décembre 1893, est détaillé ci-dessous.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition.	Longueurs acquises (1).	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1893. Voies principales (1)	Voies accessoires (1).	*Observations.*
Longrines Hilff	1876	49,952	225	97,360	(1) Mètres courants de voie simple.
—	1877	75,188			
		125,140	225	97,360	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	1,000	»	141	
Traverses de Soignies. . . .	1878	1,715	517	1,093	
— de Wautherin . . .	1879	103,525			
— — . . .	»	47,993	39,725	50,630	40k,47 par traverse.
		154,233	40,242	51,864	
Traverses A en acier, mod. Joste.	1886	(2)28,550	26,913	12	Type néerl 73 k. par trav.
— B — Fract.	—	26,250	24,670	693	— 75 —
— C — Bernard	—	5,625	1,098	2,722	— 105 —
		60,425	52,681	3,427	(1) Mètres courants de voie simple.
ENSEMBLE. . .		339,798	93,148	152,651	(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kilogs pièce.
			245,799		

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1893.

Il existait au 31 décembre 1893 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux valant au prix du jour, 9,238,919 francs dont détail au tableau qui suit :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails — en acier — de 52 kilog.	196,554 »	7,054 »	1,514 »	205,122 »
Rails — en acier — de 38 —	112,104 »	1,159,253 »	59,711 »	1,330,968 »
Rails — en fer	20,000 »	610,645 »	542 017 »	1,202,662 »
Billes en bois	1,397,196 »	480,108 »	237,439 »	2,114,743 »
Traverses métalliques	3,487 »	146,065 »	10,623 »	160,175 »
Bois spéciaux	389,689 »	69,906 »	17,945 »	477,540 »
Voies système Hilff. — Rails	»	38,122 »	29,213 »	67,335 »
Voies système Hilff. — Longrines	»	6,731 »	8,723 »	15,454 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte	249,602 »	187,885 »	22,433 »	459,920 »
Excentriques. — en rails renforcés	113,272 »	8,995 »	1,206 »	125,473 »
Excentriques. — en rails ordinaires	161,740 »	184,795 »	387,047 »	733,582 »
Plaques tournantes	142,950 »	86,102 »	13,642 »	242,694 »
Ponts à peser	43,143 »	24,063 »	8,060 »	75,266 »
Boulons, crampons, chevilles, cornières, crapauds, ecisses, entretoises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement	619,410 »	384,989 »	97,255 »	1,101,654 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	402,465 »	35,073 »	6,952 »	444,490 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	920,699 »	177,876 »	83,631 »	1,182,206 »
En dépôt, fin 1893 .fr.	4,474,311 »	3,637,562 »	1,527,411 »	9,639,284 »
Vendus — restant à livrer .fr.	»	»	400,365 »	400,365 »
Vendus — livrés (pr mém.) 836,459 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'Administration fin 1893 fr.	4,474,311 »	3,637,562 »	1,127,046 »	9,238,919 »

La valeur des matériaux de type renforcé, rails de 52 kilogs, etc., s'élève à la somme de 636,174 francs, dont les 14/52, soit 171,277 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

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

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR FONDS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Signaux et appareils de sécurité. — Pour augmenter la sécurité des trains au passage des stations et des bifurcations de Leuze et de Mouscron, il y a été établi des appareils d'enclanchement Saxby et Farmer. Dépense : 88,479 francs.

Diverses améliorations aux installations actuelles des signaux ont donné lieu à une dépense de 64,514 francs.

L'installation de nouveaux postes de block a coûté 7,434 francs.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a occasionné des dépenses s'élevant à 42,880 francs.

Ouvrages d'art. — Diverses améliorations apportées à des ouvrages d'art ont coûté 204,875 francs, et l'édification d'ouvrages d'art nouveaux, non compris ceux d'Anvers, a nécessité une dépense de 125,537 francs.

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments des recettes ont été construits ou sont en construction dans les stations de Bloemendael, Courrière, Furnes, Profondsart, Renaix, Mons-Bassins, Carlsbourg, Louvain-Bassin, Anvers. Dépense : 256,020 francs.

Une somme de 72,187 francs a été réservée pour le bâtiment de Groenendael, et une somme de 146,850 francs a été consacrée à l'agrandissement et à l'amélioration des bâtiments existants.

L'Administration a continué à faire construire un grand nombre de maisonnettes et en a fait agrandir d'autres. La dépense s'est élevée de ce chef, en 1893, à 502,588 francs.

Des hangars à marchandises ont été construits à Grupont et à Montzen. D'autres ont été agrandis. Dépense : 55,245 francs.

L'aménagement et la construction de dortoirs, réfectoirs, salles de bains, destinés aux agents des trains, ont coûté 399,354 francs.

Stations. — Les stations désignées ci-après ont été aménagées ou agrandies pour assurer les besoins nouveaux du trafic : Gavere, Auvelois, Angre, Sart lez-Spa, Mévergnies, Bloemendaele, Groenendael, Nessonvaux, Zulte, Leval, Halinsart, Bruxelles-Entrepôt, Marche, Borgerhout, Lillois, Court-Saint-Étienne, Saint-Denis-Bovesse, Rosoux, Mont-Saint-Guibert, Onoz-Spy, etc. La dépense résultant de ces améliorations s'est élevée à 557,686 francs.

Une somme de 182,669 francs a été consacrée aux installations des gares de Ronet et des Bas-Prés.

La réalisation des travaux d'aménagement des gares d'Anvers a été poursuivie et a donné lieu à une dépense de 2,231,233 francs.

Alimentation d'eau. — Les travaux effectués pour le service d'alimentation d'eau à Ville-Pommerœul, Anvers, Libramont, Bruxelles-Nord, Schaerbeek, Mouscron, Rochefort, Soignies, etc., etc., ont coûté 87,807 francs.

Divers travaux, tels que : établissement de ponts à peser, fondations pour machines-outils, travaux pour prévenir les dangers d'incendie, etc., ont donné lieu à une dépense de 169,361 francs.

Exploitation. — Il existait au 31 décembre 1893, répartis sur divers points du réseau, 63 ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé en 1893 des recettes s'élevant à fr. 22,482-70.

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

§ 1er. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1893 comprend respectivement (annexes XV et XVI) :

				En 1893.	En 1892.
Matériel de traction (1)	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs	587	580
			à marchandises	724	728
			de gare	274	284
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express	51	27
			à marchandises	318	320
			Total	1,954	1,959
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46
			tenders pour fortes rampes	71	52
		Voitures à vapeur		54	54
			Total	171	152
			Ensemble des moteurs (1) (4)	2,105	2,091
	Tenders indépendants (2) (4)			1,316	1,287
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs (5)	pour les lignes principales.	Voitures (3)	1re classe	472	455
			2e —	432	432
			3e —	1,641	1,536
			mixtes	486	418
			fourgons	»	»
		Fourgons à bagages		606	577
		Voitures	cellulaires	20	20
			funéraires	7	7
			postales	57	57
		Wagons fermés pour petits colis		559	536
		Trucks et wagons fermés pour équipages		112	112
		Boxes et wagons pour chevaux		169	145
		Total (5)		4,541	4,115

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

(2) Avec les tenders adhérents aux locomotives, l'effectif s'élève à 1440 et 1398.

(3) Y compris 4 voitures pour malades.

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

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

				En 1893.	En 1892.
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs *suite*. (1)	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1re classe	1	1
			2e —	5	5
			3e —	405	407
			mixtes	269	268
			fourgons	124	125
		Fourgons à bagages indépendants		17	17
		— — adhérents aux loc. (*v.* p. 27)		46	46
		Voitures à vapeur (*v.* p. 27)		54	54
		Total		921	923
		ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (1)		5,262	5,038

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.		
Fourgons	1 1/2	752	737
Wagons fermés	5	177	214
	7 1/2	2	2
	10	6,697	6,594
— pour coton et laine	10	577	549
— — coke et laine	10	2,605	2,612
— — coke et minerais	10	1,139	1,148
— — charbon	10	26,759	26,956
— à chevrons mobiles	10	1	»
— plats à 4 roues	10	2,663	2,675
— — 6 —	15	10	10
— — 8 —	20	768	768
— — 8 —	25	15	15
— — 8 —	30	1	1
Total pour le service commercial (2)		42,144	42,281

Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (2)

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	2	2
	35	1	1
— pour embranchements de charbon.	7 1/2 (3)	824	724
— dits tapissières	3	68	68
— pour l'entretien de la route.	7 1/2 (3)	295	405
— — le transport des plaques tourn.	10	7	8
— — — de roues	5	12	19
	10	67	58
— — transp[t] de combust. en paniers	»	32	31
— — vérification de ponts à peser.	»	15	15
— — bâches à eau	»	6	6
— de secours	»	45	45
— citernes pour pétrole	»	10	10
— freins pour les plans inclinés	»	54	54
— chasse-neige	»	3	3
Total pour les services divers (2)		1,419	1,429
ENSEMBLE DES WAGONS (2)		43,563	43,710
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS		48,825	48,748
Bâches pour couvrir les chargements (2)		15,276	14,849

(1) *Voir* annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
(2) *Voir* annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
(3) Tonnage moyen.

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

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

		Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de voyageurs.	VÉHICULES pour trains de marchandises.
Effectif fin 1892		2,037	1,398	54	4,938	43,710
Faits accomplis en 1893.	Mise hors d'usage	19	16	»	51	429
	Reste	2,018	1,382	54	4,887	43,281
	Renouvellement sur le budget	23	52	»	229	119
	Extension sur fonds spéciaux	10	6	»	46	163
Effectif fin 1893		2,051	1,440	54	5,162	43,563
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de		2,042	1,471	49	4,973	44,828
On trouve que le renouvellement est	en avance de	9	»	5	189	»
	en arrière de	»	31	»	»	1,265

Il reste à fournir au 31 décembre 1893 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement	2	»	»	9	1,840
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	39	34	»	162	208
Ensemble	41	34	»	171	2,018

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

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 466,540 kilog. (annexe XVII), due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 97 locomotives, à raison de 4,830 kilog. par unité (annexe XV). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné aux locomotives fin 1885 une plus value de 4,652,575 francs. Cette plus value s'élève à 4,586,685 francs fin 1893 (annexe XVIII), non compris une somme

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

de 84,930 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1893.

Au surplus, pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 14 unités fin 1893 (p. 29).

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'*avance* en renouvellement était en 1885 de 2,655 places; et fin 1893, de 12,197 places (1).

Pour les véhicules à marchandises, l'avance en renouvellement, *estimée en tonnes de capacité*, était de 12,072 tonnes fin 1885; elle s'est élevée à 16,618 tonnes fin 1893 (1).

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, *estimée en essieux,* est de 346 fin 1893. Elle était de 373 fin 1885 (1).

La plus-value donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, était de 2,628,452 francs fin 1885; elle atteignait 6,621,821 francs fin 1893 (annexe XIX), non compris une somme de 656,255 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1893.

Le renouvellement total des locomotives (*voir* annexe XVIII), des voitures et des wagons (*voir* annexe XIX), est donc en avance de 11,208,504 francs, non compris une somme de 721,185 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS

Au 31 décembre 1892, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R. A. n° 1148, s'élevait à 383

En 1893, 50 ont été agréés et 14 retirés du service, ci 36

L'effectif au 31 décembre est donc de 419

Savoir :
- 328 wagons-citernes ;
- 14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
- 76 wagons ordinaires ;
- 1 wagon spécial de 30 tonnes pour transport de charbon.

Le règlement précité du 10 septembre 1872 a été rapporté et remplacé, à partir du 1er octobre 1893, par celui qui est annexé à l'arrêté ministériel du 18 juillet précédent. R. A. 2455 (2).

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

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

---

(1) Pour ces situations depuis 1874, *voir* les annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

(2) Publié au *Moniteur belge* des 28-29 août 1893.

	PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
	a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.					
Matériel pour les lignes principales. — Locomotives à voyageurs	16,904,252	844,835	12,007	546,752	727,322	19,032,168
— à marchandises	503,773	18,861,185	455,731	1,965,116	3,405,932	25,371,737
— de gare	38,934	364,949	444	173,427	3,960,489	4,538,243
Matériel pour les lignes secondaires. — Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,198,007	125,388	923	88,115	164,112	2,576,545
— Locomotives-fourgons	1,155,308	16,558	138	49,721	39,350	1,261,075
— Voitures à vapeur	1,118,745	2,278	15	37,328	50,789	1,209,155
Locomotives assimilées aux moteurs légers	1,233,990	22,014	2,112	75,892	81,838	1,415,846
Ensemble pour 1893 (1)	23,240,009	20,237,207	471,370	2,936,351	8,519,832	55,404,769
	43,477,216		11,927,553			
Ensemble pour 1892	23,229,731	19,740,789	452,715	2,780,776	8,328,435	54,532,446
	42,970,520		11,561,926			
	b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.					
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1893 (2)	133,722	28,278	»	8,397	1,659	172,056
	162,000		10,056			
Ensemble pour 1892	132,594	27,929	»	8,398	1,674	170,595
	160,523		10,072			

(1) Y compris. la double traction	41,931	3,122,439	66	»	»	3,164,436
le parcours sur les lignes étrangères.	306,045	298,620	»	8,392	15,424	628,481
(2) Y compris la double traction	»	390	»	»	»	390

Observation. — Précédemment, les parcours des locomotives sur les sections à usage commun figuraient sous une rubrique spéciale.

Actuellement, au point de vue de la circulation des trains et des locomotives de l'État, les sections étrangères à usage commun sont considérées comme lignes de l'État. De même, au point de vue de la circulation des trains et des locomotives des Compagnies, les sections de l'État à usage commun sont considérées comme faisant partie du réseau de ces Compagnies.

§ 5. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1).

Parcours productifs (annexe XX).

			En 1893.	En 1892
Dans les trains de l'État	de voyageurs.	Voitures à voyageurs .	151,595,655	153,992,645
		— cellulaires . .	550,703	582,907
		Wagons à bagages . .	28,189,027	29,125,235
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	4,528,115	4,200,994
		Total. . .	164,643,500	167,701,781
	de marchandises.	Voitures à voyageurs .	2,119,224	2,164,217
		— cellulaires . .	1,549	1,404
		Wagons à bagages . .	17,287,064	18,202,762
		— chargés, inscrits en feuille taxée. . .	273,851,992	262,125,606
		Total. . .	293,259,629	282,493,989
		Ensemble. . .	457,903,129	450,195,770
Dans les trains étrangers	de voyageurs.	Voitures à voyageurs .	414,407	407,048
		— cellulaires . .	2	2
		Wagons à bagages . .	124,701	116,939
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	20,280	19,813
		Total. . .	559,590	543,802
	de marchandises.	Voitures à voyageurs .	5,266	5,940
		— cellulaires. .	"	174
		Wagons à bagages . .	7,500	16,560
		— chargés, inscrits en feuille taxée . .	263,005	224,364
		Total. . .	275,771	244,858
		Ensemble . .	835,161	788,640
	Total des parcours productifs. . .		458,736,290	450,984,410

Parcours improductifs (annexe XX).

Dans les trains de l'État.	Véhicules ayant circulé dans les trains	de voyageurs. . . .	5,372,725	4,655,985
		de marchandises. . .	162,158,084	157,549,542
		Ensemble. .	167,550,809	162,205,525
Dans les trains étrangers.	Véhicules ayant circulé dans les trains	de voyageurs. . . .	4,564	4,930
		de marchandises. , .	253,456	218,310
		Ensemble. . .	258,020	223,240
	Total des parcours improductifs. . .		167,768,829	162,426,565
Ensemble des parcours sur le réseau de l'État (1) . .			626,505,119	613,410,975
Le parcours *des véhicules de l'État* est compris dans ce total pour (annexe XX)			527,655,550	511,579,588

(1) Les sections *appartenant à des Compagnies et exploitées en service commun avec l'État* sont considérées comme réseau de l'État, lorsqu'elles sont parcourues par des trains de l'État. Réciproquement, *les sections de l'État en service commun avec des Compagnies* sont considérées comme réseau de ces Compagnies lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains

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

Les parcours des véhicules de l'État ont été (annexe XX) :

			En 1893.	En 1892.
Dans les trains de voyageurs	sur les lignes	de l'État	158,144,690	160,729,521
		des Compagnies belges	1,126,744	1,189,165
		— étrangères	7,184,891	8,353,765
Dans les trains de marchand.	sur les lignes	de l'État	369,488,840	350,849,867
		des Compagnies belges	4,120,455	3,919,115
		— étrangères	161,565,300	155,855,266
Parcours total des véhicules de l'État			701,630,920	678,896,697

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

La composition moyenne des trains a été obtenue en divisant par le parcours des trains, les parcours des véhicules de chaque catégorie qui les ont composés, y compris (*voir* annexe XX) la circulation en service, tant dans les trains ordinaires que dans les trains de route ; savoir :

		PARCOURS DES VÉHICULES DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT.			
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
		1893.	1892(1).	1893.	1892(1).
Voitures à voyageurs		133,591,626	135,722,828	4,160,444	4,689,415
Voitures-poste et cellulaires		3,053,766	3,125,272	35,311	33,003
Wagons à bagages et fourgons		28,691,650	29,141,298	18,940,381	18,741,615
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers.	chargés.	4,528,115	4,200,994	285,832,524	274,841,348
	vides.	»	»	145,487,927	140,683,332
Wagons-traîneaux		151,068	165,372	961,126	1,054,528
Ensemble (*voir* annexe XX)		170,016 225	172,355,764	455,417,713	440,043,331
Parcours des trains de l'État		22,951,885	22,880,637	17,412,884	17,073,536
		COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.			
Voitures à voyageurs		5.82	5.93	0.24	0.27
Voitures-poste et cellulaires		0.13	0.14	»	»
Wagons à bagages et fourgons		1.25	1.27	1.09	1.10
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers	chargés.	0 20	0.18	16.41	16 10
	vides.	»	»	8.36	8.24
Wagons-traîneaux		0.01	0.01	0.06	0.06
		7.41	7.53	26.16	25.77

(1) Chiffres rectifiés.

§ 8. PARCOURS DES TRAINS.

Les parcours des trains ont été les suivants :

				En 1893.	En 1892.
Parcours kilométriques des trains de l'État.	*a*). sur le réseau de l'État.	Voyageurs.	express . . .	4,011,656	4,008,660
			ordin. et spéciaux.	15,290,017	13,160,960
			légers (1) . . .	5,653,210	5,711,017
		marchandises et mixtes . .		16,938,575	16,611,525
		PARCOURS PRODUCTIFS. .		39,895,458	39,492,162
		Pour le service de la route .		474,509	461,811
	b.) sur les lignes étrangères.	Voyageurs . .		240,610	218,411
		Marchandises .		245,624	241,192
	Parcours total des trains de l'État			40,854,001	40,413,576
Parcours kilométriques des trains étrangers.	*c*). sur le réseau de l'État .	Voyageurs . .		74,075	72,770
		Marchandises .		27,757	27,590
	PARCOURS PRODUCTIFS . .			101,852	100,360
Résumé. . .	Parcours productifs pr l'État.	Voyageurs . .		23,028,958	22,953,407
		Marchandises .		16,966,552	16,659,115
	Autres parcours . . .			960,543	921,414
	TOTAL GÉNÉRAL . . .			40,955,833	40,513,936

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

		1893.			1892.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. °/₀.
			au total.	en p. °/₀.	
Express	1re classe.	24	9.66	40.25	36.55
	2e —	40	21.68	54.19	48.47
	3e —	50	9.86	19.72	19.13
Ordinaires	1re classe.	24	2.89	12.04	11.17
	2e —	40	11.07	27.68	25.17
	3e —	50	12.61	25.23	24.47
Moyenne		43	11.29	25.51	24.41

(1) On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des moteurs légers : voitures à vapeur, locomotives-fourgons et locomotives type 14, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et assurés par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 15 et 51.

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

	1893.	1892 (2)
Capacité moyenne des wagons	10 t 02	10 t 05
Charge moyenne du wagon chargé (3)	6 98	6 70
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis (3)	4 72	4 53
— par locomotive avec train (3)	100 44	95 17
Capacité moyenne d'un train de marchandises	254 71	250 45
Charge moyenne d'un train de marchandises (3)	119 99	113 10
Rapport entre le chargement et la capacité	47.12 p. %	45.16 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1893 et en 1892, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr c.	Fr c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras	274,856,980	258,428,033	6.82	7.82	1,874,332 19	1,865,599 55
— menu gras	155,723,850	163,296,547	8.51	10.08	1,308,502 75	1,646,049 16
— menu maigre	353,023,100	376,154,986	4.94	5.88	1,742,762 15	2,211,578 22
— gailleteux	33,171,030	33,602,990	8.80	11.16	309,660 27	397,254 05
Total des charbons menus et gailleteux	816,754,960	813,482 556	6.41	7.52	5,235,257 36	6,120,280 76
Charbon pour forges	10,310,000	10,210,000	7.75	9.87	79,881 02	100,735 61
— grosse gailleterie	2,091,110	2,348,710	17.28	23.59	36,137 20	55,411 92
— pr fours à réchauffer	4,406,050	4,759,485	10.55	12.49	46,395 59	59,211 05
Coke industriel	1,660,000	1,300,000	11.81	14.98	19,599 91	19,476 90
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers	3,412,200	2,767,000	13.27	15.11	45,271 26	41,802,28
Coke spécial lavé pour fonderie	80,000	90,000	20.63	22.22	1,650 »	2,000 »
Ensemble	858,714,320	834,937,751	6.51	7.66	5,464,192 34	6,398,918 50

(1) Non compris les transports en service.

(2) Chiffres rectifiés.

(3) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après, multipliés pour les parcours moyens indiqués :

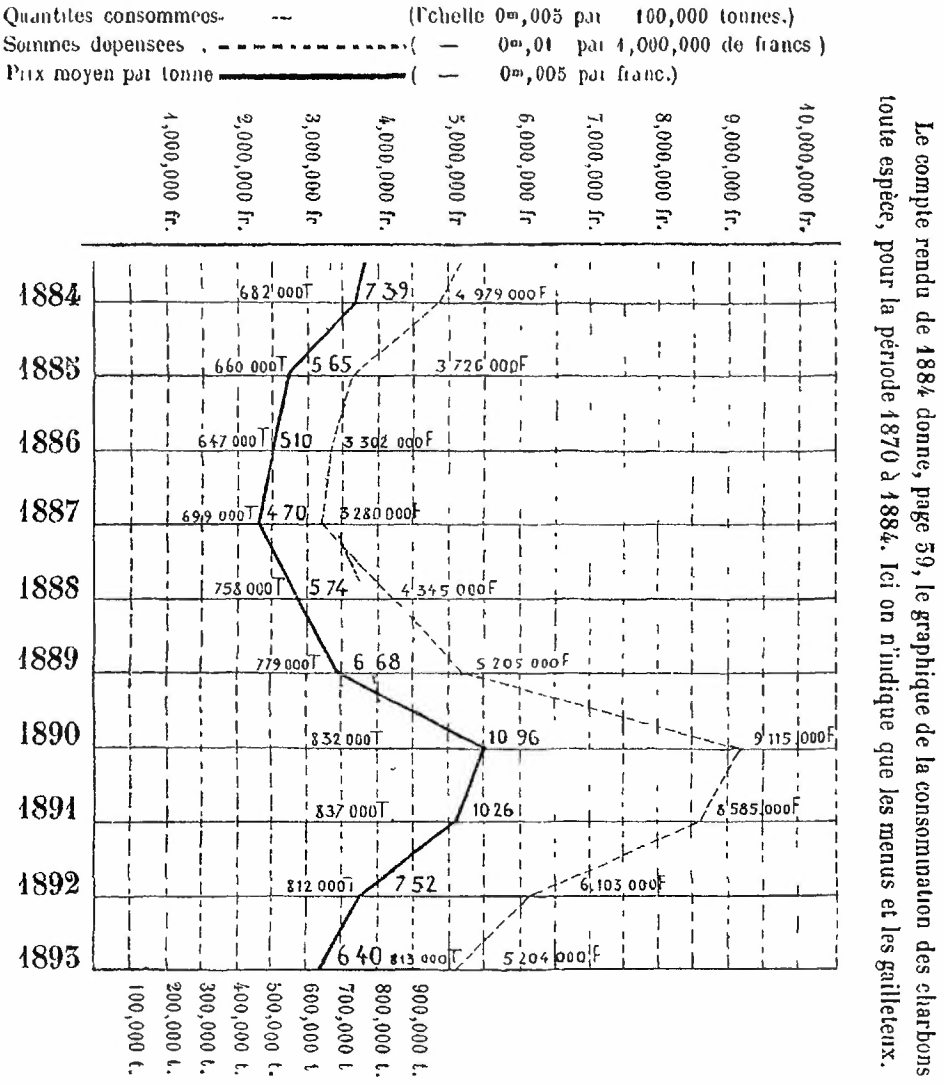
	1893.	1892.
Tarif 2. (Petites marchandises) (parcours moyen 65 kilomètres)	269,379	260,677
— 5. (Grosses marchandises) — 71 —	28,165,305	26,029,140
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a) — 65 —	242,717	218,355
Nombre de tonnes	28,677,401	26,508,172

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

Le prix moyen du combustible acheté en 1893, par rapport à celui acheté en 1892, accuse donc une diminution de fr. 1-15 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, année par année, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1884 à 1893.



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

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

L'annexe XXI 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. % de charbon gras.

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

		En 1893	En 1892
Par train-kilomètre . . .	Quantité . . .	18K,02	18K,19
	Valeur . . .	0f,113	0f,133
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	16K,75	16K,93
	Valeur . . .	0f,105	0f,124

		1893.	1892.
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	13K,29	13K,48
	Valeur . . .	0F,083	0F,099
Par véhicule-kilomètre(1). .	Quantité . . .	1K,162	1K,185
	Valeur . . .	0F,007	0F,009
Par unité de charge transportée à un kilomètre (2).	Quantité . . .	0K,43607	0K,44948
	Valeur . . .	0F,00273	0F,00329

§ 13. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage intensif au pétrole a été étendu dans 36 stations : 215 lampes intensives ont été installées, dont 52 en extension et 163 en remplacement de lampes ordinaires.

636 lampes à pétrole ont été placées en extension.

La station de Turnhout a été dotée de l'éclairage au gaz : 56 becs y ont été installés.

L'emploi du gaz a été étendu dans 44 stations, à concurrence de 297 becs nouveaux.

L'éclairage électrique a été établi aux stations de Mons, Ath et Athus, et étendu à la gare de Bruxelles (Q.-L.); deux foyers à arc ont été installés à l'atelier d'Ostende.

De nouvelles lanternes à gaz (système Coligny) ont été mises en service, à titre d'essai, notamment dans les voitures à bogies. Les premiers résultats sont très satisfaisants. S'ils se confirment, l'emploi de ces nouvelles lanternes pourra très-utilement être étendu.

Une lampe à l'huile pour voiture ayant, sans augmentation de consommation, un pouvoir éclairant supérieur à celui de l'ancienne lampe, a été mise à l'essai. Cette nouvelle lampe sera éventuellement substituée aux anciennes au fur et à mesure de la mise hors d'usage de celles-ci.

a. *Éclairage à l'huile.*

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

	En 1893		En 1892.	
	Quantités	Valeurs.	Quantités	Valeurs.
Pétrole	2,247,972 litres.	F. 150,38933	(3)2,217,465 litres.	F. 166,32521
Huile de colza épurée.	413,499 kilogr.	246,528 10	(3)401,937 kilogr.	(3)255 644 65
Torches-falots . . .	10,801 pièces.	5,132 29	17,928 pièces.	4,482 »
	Ensemble. . .	400,049 72		(3) 426,449 86

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.

(1) Y compris les parcours à vide.

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

(3) Chiffres rectifiés.

b. *Éclairage au gaz des gares et des ateliers.*

Le tableau ci-après présente, pour les années 1884 à 1893, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords, ainsi que dans les ateliers :

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1884	»	»	»	19,919	4,351,029	740,522 63	0.170
1885	»	»	»	20,312	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,351,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,106,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,399,515	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1891	609	8,623	14,774	24,006	5,741,091	782,268 49	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,815,350	736,157 83	0.126

c. *Éclairage des trains au gaz riche.*

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1884 à 1893.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		M³	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1884 . . .	126	268,056	109,206 17	866 71	0.407
1885 . . .	150	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1886 . . .	148	302,445	86,759 30	586 21	0.287
1887 . . .	143	305,917	101,590 92	709 05	0.331
1888 . . .	147	310,065	110,854 19	755 97	0.357
1889 (1) . .	157	325,896	107,742 64	686 25	0.333
1890 . . .	155	362,490	115,996 80	748 37	0.320
1891 . . .	170	420,628	138,256 45	813 27	0.329
1892 . . .	190	406,590	112,022 30	589 59	0.276
1893 . . .	198	425,841	115,698 52	584,53	0.271

d. *Éclairage électrique.*

Le tableau suivant donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1884 à 1893.

(1) Y compris 25000^{m3} de gaz courant au prix de fr. 0-112 consommés dans des lanternes à carburateur.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS															NOMBRE TOTAL de carreels.
		à 1 carreel.	à 1.6 carreel.	à 2.5 carreels.	à 3.2 carreels.	à 20 carreels.	à 30 carreels.	à 40 carreels.	à 50 carreels.	à 55 carreels.	à 60 carreels.	à 80 carreels.	à 95 carreels.	à 100 carreels.	à 110 carreels.	à 120 carreels.	à 150 carreels.	
1884	7	»	»	»	»	»	»	48	18	»	»	»	»	»	»	»	18	5,520
1885	11	»	»	»	»	»	»	48	59	»	»	»	5	4	8	»	16	9,025
1886	15	»	322	»	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	18	11,330
1887	15	»	325	»	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	18	11,335
1888	17	»	230	»	»	»	»	87	60	»	29	32	5	9	8	6	14	16,223
1889	20	»	251	»	»	»	»	81	60	4	56	26	5	23	28	9	19	22,091
1890	23	»	249	»	»	»	10	81	72	4	45	58	6	36	28	9	20	27,328
1891	25	3	270	17	1	»	40	81	82	4	45	58	6	38	28	9	20	28,111
1892	26	3	289	17	1	20	40	79	96	4	47	58	6	38	28	9	20	29,281
1893	30	3	334	17	1	20	44	79	102	4	91	60	6	54	34	9	19	34,803

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a diminué de 869 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1893, à 23,073 unités.

1,091 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 40 de moins qu'en 1892.

§ 15. GRAISSAGE.

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

		En 1893		En 1892.	
		QUANTITÉS	VALEURS.	QUANTITÉS	VALEURS
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	904,775	161,513 15	921,218	214,900 70
	Suif et graisses.	64,427	45,820 13	67,042	41,981 70
	Totaux. . .	969,202	207,333 28	988,260	256,882 40
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 433,743	142,701 52	(2) 441,989	164,018 01
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles . . .	116,021	57,584 16	133,700	71,411 46
	Suif et graisses.	19,614	9,222 50	19,980	9,077 68
	Totaux. . .	135,635	66,806 66	153,680	80,189 14
	Ensemble. . .	1,538,580	416,841 46	1,583,929	501,089 55
Soit, pour 1893.		— 45,349	—84,248 09		

(1) Non compris 21,426 kilog. d'huile de remploi.

(2) — 14,553 — —

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction des consommations et du prix des matières.

Les *quantités* consommées se sont élevées, en 1893, à 0k,0377 par train-kilomètre, contre 0k,0392, en 1892.

Quant aux *dépenses* de graissage, elles s'élèvent à :

	1893.	1892.
Par train-kilomètre	0,0102	0,0124
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris).	0,00066	0,00081
Par charge-unité-kilomètre	0,00025	0,00031

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1892 (tarif de 1893)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1893 (tarif de 1893)	restant à fournir en 1894 sur les marchés de 1893		
1° *Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de* 1893 :				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	553,475 »	44,735 »	598,210 »	583,211 13
Combustibles.	179,463 75	»	179,463 75	216,019 96
Huile d'éclairage	37,353 78	21,363 40	58,717 18	41,934 24
Huiles et matières de graissage	88,912 93	28,298 27	117,211 20	81,125 09
Bois de construction.	1,068,473 77	8,240 30	1,076,714 07	690,309 76
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,760,433 79	110,120 11	2,870,553 90	2,891,973 24
Aciers, fontes et fers divers	446,246 70	»	446,246 70	449,280 25
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	268,290 67	»	268,290 67	325,534 22
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	102,567 07	»	102,567 07	84,185 21
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	108,749 29	25,346 50	134,095 79	162,848 06
Matières et objets divers.	1,361,717 05	»	1,361,717 05	1,097,565 35
2° *Objets et matières transformables :*				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1).	195,342 85	»	195,342 85	217,832,45
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (1). . . .	193,560 70	»	193,560 70	298 502 53
Total conforme à l'annexe XXIII .	7,364,587 35			
A reporter. . .	7,364,587 35	238,403 58	7,602,690 93	7,115,341 49

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

	APPROVISIONNEMENTS		TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1892 (tarif de 1893)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1893 (tarif de 1893)	restant à fournir en 1894 sur les marchés de 1893		
Report. . . .	7,364,587 35	238,103 58	7,602,690 93	7,115,341 49
3° *Approvisionnements à la disposition des services consommateurs*				
Stations et ateliers	1,305,456 21	»	1,305,456 21	1,186,821 65
Sections	678,092 04	»	678,092 04	634,367 »
4° *Ateliers* — Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons	330,492 05	»	330,492 05	313,348 47
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. — Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	4,865,162 25	»	4,865,162 25	5,126,525 »
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. — Roues vieilles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	513,947 75	»	513,947 75	467,000 »
Valeur totale des approvisionnements .	15,057,737 63	238,103 58	15,295,841 23	14,843,403 61

A L'APPUI DU TABLEAU QUI PRÉCÈDE, l'annexe XXIV, donne en détail les *quantités* et valeurs des principaux objets approvisionnés pour faire face aux nécessités de l'exploitation, et l'annexe XXV, le mouvement des mitrailles, matières et pièces mises hors d'usage, pendant l'exercice 1893.

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

Locomotives. — Une extension importante a été donnée à l'emploi des derniers types de locomotive express tant pour lignes de niveau que pour lignes à fortes rampes. Leur service est reconnu des plus avantageux, tant sous le rapport de l'augmentation de la vitesse et de la charge des trains, que de l'économie du combustible.

D'après les derniers renseignements statistiques, les locomotives de ces types réalisent une économie en charbon de 17 p. % par rapport aux types auxquels elles sont substituées.

En vue d'utiliser plus complètement encore la force d'expansion de la vapeur et de tâcher d'obtenir, au moyen des locomotives du système ordinaire, la plupart des avantages économiques, réalisés ailleurs par l'emploi du système Compound (qui renferme un ou plusieurs cylindres spéciaux de détente), l'Administration fait appliquer à deux locomotives express en construction, pour lignes de niveau, deux systèmes de distribution de vapeur, dans lesquels l'admission est indépendante de l'émission.

Les divers perfectionnements apportés aux locomotives express, et consistant à les munir, notamment, de graisseurs à distance, d'indicateurs de vitesse et d'attaches continues des bandages sont, pour la plupart, réalisés.

Une locomotive à marchandises pourvue d'une chaudière avec foyer en briques réfractaires, a été mise en service en décembre 1893.

Un service complet de lavage et de désinfection du linge des dortoirs a été installé et organisé sur tout le réseau.

Voitures. — L'Administration a acquis des voitures mixtes de grande capacité, avec water-closet, ainsi que des voitures de 3e classe à 16 portières.

Ce matériel est pourvu de la double suspension sur caoutchouc ; il est muni du frein Westinghouse, type normal à action rapide, et l'action du frein est complétée par le freinage de l'essieu central.

Une voiture spéciale pour le transport de malades, munis de coupons de 2e et de 3e classe, a été mise en service.

Wagons. — L'Administration a mis en adjudication des wagons fermés, des wagons plats 10T, des wagons coton et laine et des wagons pour le transport de plaques tournantes.

Chauffage. — Deux installations de chauffage à la vapeur, à basse pression, ont été adjugées en 1893 : l'une pour l'atelier de peinture de Malines ; l'autre pour le bâtiment à usages divers de la gare de Ronet.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1er VOYAGEURS.

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

Prix normaux.

A. *Trains express.*

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
		Voyages	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	246,937	258,108	1,984,753 67	2,093,715 58	80.97	81.70	8.037	8.112
	2e	519,976	524,880	2,743,406 87	2,787,302 02	69.13	69.66	5.276	5.310
	3e	694,817	675,936	1,494,577 05	1,454,621 71	39.44	38.47	2.151	2.152
Ensemble. . .	»	1,461,730	1,458,924	6,222,737 59	6,335,639 31	57.02	57.34	4.257	4.343
Billets aller et retour (1) . .	1re	320,152	321,120	1,606,531 68	1,629,133 86	66.21	66.94	5.018	5.073
	2e	706,166	684,646	2,343,756 83	2,315,681 43	58.32	59.43	3.319	3.382
	3e	1,242,796	1,202,370	1,834,385 14	1,808,026 42	38.72	39.45	1.476	1.504
Ensemble. . .	»	2,269,114	2,208,136	5,784,673 65	5,752,841 71	48.70	49.64	2.549	2.605
Total. . . .	»	3,730,844	3,667,060	12,007,411 24	12,088,481 02	51.96	52.70	3.218	3.297

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

B. *Trains ordinaires.*

	CLASSES.	MOUVEMENT. 1893.	MOUVEMENT. 1892.	RECETTE. 1893.	RECETTE. 1892.	Parcours moyen PAR VOYAGE. 1893.	Parcours moyen PAR VOYAGE. 1892.	Recette moyenne PAR VOYAGE. 1893.	Recette moyenne PAR VOYAGE. 1892.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	319,980	328,782	761,016 42	810,026 90	31.13	32.26	2.378	2.464
	2e	1,532,296	1,549,920	2,135,720 67	2,177,864 17	24.14	24.66	1.394	1.451
	3e	12,035,392	11,079,434	8,414,327 62	8,571,495 80	17.84	18.27	0.699	0.716
Ensemble. . .	»	13,887,668	12,858,136	11,311,064 71	11,559,386 87	18.84	19.32	0.814	0.834
Billets aller et retour (1)	1re	645,000	652,734	825,072 81	837,424 73	20.94	21.01	1.279	1.283
	2e	2,920,312	2,923,682	2,282,056 94	2,301,120 80	16.95	17.08	0.781	0.787
	3e	20,674,236	20,244,178	10,165,942 80	9,961,642 93	15.85	15.70	0.492	0.487
Ensemble. . .	»	24,239,548	23,820,594	13,273,072 65	13,099,188 46	16.12	16 01	0.548	0.546
Total.	»	38,127,216	37,678,730	24,584,137 26	24,559,575 33	17.11	17.23	0.645	0.652
Total des prix entiers (trains express et ordin. réunis) .	»	41,858,060	41,345,790	36,591,548 50	36,648,056 35	20.21	20.37	0.874	0.886

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT. 1893.	MOUVEMENT. 1892.	RECETTE. 1893.	RECETTE. 1892.	Parcours moyen PAR VOYAGE. 1893.	Parcours moyen PAR VOYAGE. 1892.	Recette moyenne PAR VOYAGE. 1893.	Recette moyenne PAR VOYAGE. 1892.
		Voyages.	Voyages.			Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, électeurs, etc.	»	1,617,045	1,695,170	1,538,833 12	1,472,489 53	43.23	38.50	0.952	0.869
(3) Abonnements ordinaires (2).	»	6,304,630	5,731,018	4,989,219 11	4,387,681 90	39.04	39.12	0.791	0.766
(3) Abonnements d'étudiants. .	»	2,066,970	1,947,358	304,755 35	291,490 95	13.02	13.00	0.147	0.150
(3) Abonnements d'ouvriers . .	»	18,421,374	17,027,012	2,228,720 19	2,061,845 31	14.74	14.76	0.121	0.121
Détenus et leurs gardiens . .	»	58,678	71,166	163,490 50	203,223 58				
Émigrants	»	16,045	17,606	59,477 87	62,571 80				
Sociétaires	»	314,528	391,679	429,662 09	425,333 96	75.04	72.28	1.577	1.462
Trains de plaisir	»	84,612	76,024	141,941 10	122,566 73				
Voyages circulaires	»	198,052	213,155	675,944 01	667,962 35	57.70	52.92	3.413	3.134
Total des prix réduits. .	»	29,111,932	27,170,188	10,532,043 34	9,695,169 11	22.82	22.73	0.362	0.357
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	»	70,969,992	68,515,978	47,123,591 84	46,343,225 46	21.28	21.31	0.664	0.676

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

(2) Du 1er juin à fin d'exercice, l'Administration a accordé 19,826 abonnements de quinze jours qui ont produit 652,724 francs. Par contre, les abonnements généraux de trois mois et de six mois ont donné 180,000 francs de moins qu'en 1892, au lieu de progresser comme les années précédentes. On ne peut encore indiquer exactement le degré d'influence des abonnements de quinze jours sur la recette des voyageurs à prix normaux.

(3) Pour les années antérieures, *voir* Annexe VII de 1891.

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

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1893.	en 1892.	Différences pour 1893.	en 1893.	en 1892.	Différences pour 1893.	en 1893.	en 1892.	en 1893.	en 1892.
1re classe. . . .	566,917	586,890	— 19,973	2,745,770 09	2,903,742 48	— 157,972 39	52.84	54.00	1.843	4.948
2e —	2,052,272	2,074,800	— 22,528	4,879,127 54	4,965,166 19	— 86,038 65	35.54	36.04	2.377	2.393
3e —	12,730,209	12,655,370	+ 74,839	9,908,904 67	10,026,117 51	— 117,212 84	19.02	19.35	0.778	0.792
	15,349,398	15,317,060	+ 32,338	17,533,802 30	17,895,026 18	— 361,223 88	22.48	22.94	1.142	1.168

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

1re classe. . . .	965,152	973,854	— 8,702	2,431,604 49	2,466,558 59	— 34,954 10	35.98	36.15	2.519	2.533
2e —	3,626,478	3,608,328	+ 18,150	4,625,813 77	4,616,802 23	+ 9,011 54	25.01	25.11	1.276	1.279
3e —	21,917,032	21,446,548	+ 470,484	12,000,327 94	11,669,669 35	+ 330,658 59	17.15	17.03	0.548	0.544
	26,508,662	26,028,730	+ 479,932	19,057,746 20	18,753,030 17	+ 304,716 03	18.91	18.86	0.719	0.720

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

1re classe. . . .	1,532,069	1,560,744	— 28,675	5,177,374 58	5,370,301 07	— 192,926 49	42.21	43.71	3.379	3.441
2e —	5,678,750	5,683,128	— 4,378	9,504,941 31	9,581,968 42	— 77,027 11	28.82	29.12	1.674	1.686
3e —	34,647,241	34,101,918	+ 545,323	21,909,232 61	21,695,786 86	+ 213,445 75	17.84	17.89	0.632	0.636
	41,858,060	41,345,790	+ 512,270	36,591,548 50	36,648,056 35	— 56,507 85	20.21	20.37	0.874	0.886

d) *Billets à prix réduits* (2).

1re classe. . . .	930,675	911,824	+ 18,851	1,416,081 88	1,347,081 44	+ 69,000 44	44.25	43.52	1.522	1.477
2e —	2,934,248	2,775,353	+ 158,895	2,873,979 42	2,605,962 44	+ 268,016 98	38.90	38.12	0.979	0.939
3e —	25,247,009	23,483,011	+1,763,998	6,241,982 04	5,742,125 23	+ 499,856 81	20.16	20.10	0.247	0.245
	29,111,932	27,170,188	+1,941,744	10,532,043 34	9,695,169 11	+ 836,874 23	22.82	22.73	0.362	0.357

e) *Totaux généraux.*

1re classe. . . .	2,462,744	2,472,568	— 9,824	6,593,456 46	6,717,382 51	— 123,926 05	42.98	43.11	2.677	2.717
2e —	8,612,998	8,458,481	+ 154,517	12,378,920 73	12,187,930 86	+ 190,989 87	32.25	32.06	1.437	1.441
3e —	59,894,250	57,584,929	+2,309,321	28,151,214 65	27,437,912 09	+ 713,302 56	18.81	18.79	0.470	0.476
	70,969,992	68,515,978	+2,454,014	47,123,591 84	46,343,225 16	+ 780,366 38	21.28	21.31	0.664	0.676

(1) *Voir* renvoi (1), page A-43.

(2) Transports de militaires, d'enfants, d'électeurs, d'abonnés, de sociétaires, de détenus, etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1892, l'année 1893 a donné :

Pour les trains express	En moins, fr.	81,069 78
— ordinaires	En plus,	24,561 93
Pour l'ensemble des prix normaux.	En moins,	56,507 85
— — réduits	En plus,	836,874 23
Pour la totalité des transports de voyageurs . .	En plus, fr.	780,366 38

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

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction)	Ensemble
En trains express. . . . fr.	1,461,730	2,269,114	3,730,844
— ordinaires . . .	13,887,668	24,239,548	38,127,216
	15,349,398	26,508,662	41,858,060
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit . . . . . fr.		29,111,932	29,111,932
		55,620,594	70,969,992

on constate que, sur 70,969,992 voyages effectués, 55,620,594 soit 78.4 p. % l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 77.6 p. % en 1892.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1875 (*voir* Annexe VII du compte rendu de 1891).

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

		1893				1892
		PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express. . . .	1re classe . .	24	9.66	0.0693	0.67	0.62
	2e — . . .	40	21.68	0.0598	1.30	1.16
	3e — . . .	50	9.86	0.0368	0.36	0.36
Ordinaires . .	1re classe . . .	24	2.89	0.0509	0.15	0.14
	2e — . . .	40	11.07	0.0367	0.41	0.37
	3e — . . .	50	12.61	0.0238	0.30	0.30
Ensemble . . .	1re classe . . .	24	4.96	0.0619	0.31	0.29
	2e — . . .	40	13.41	0.0449	0.60	0.55
	3e — . . .	50	12.31	0.0249	0.31	0.31

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

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	70,969,992	68,515,978	+ 2,454,014
	Bagages	Kilogr.	32,412,600	27,986,600	+ 4,426,000
	Colis-journaux	—	859,855	531,485	+ 328,370
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	12,929,752	12,512,046	+ 417,706
	Petits paquets (internat.)	—	81,665,731	81,664,999	+ 732
	Finances	Group.	854,074	878,520	— 24,446
	Equipages	Voiture.	1,686	1,850	— 164
	Chevaux	Expédition.	5,078	4,569	+ 509
Trains de marchandises.	Petites marchandises	Kilogr.	269,379,236	260,676,731	+ 8,702,495
	Grosses marchandises (1)	—	28,165,305,000	26,029,140,000	+ 2,136,165,000
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	54,666	49,179	+ 5,487

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES (2).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ	
			En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	En 1893.	En 1892.
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyage.	47,123,591 81	46,343,225 43	+ 780,366 38	0.664	0.676
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	163,308 70	155,546 10	+ 7,762 60	—	—
	Bagages	Quintal.	1,396,002 77	1,239,631 41	+ 156,371 36	4.307	4.429
	Colis journaux	Kilogr.	61,658 70	37,977 50	+ 23,681 20	0.072	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	1,191,049 39	1,184,979 17	+ 6,070 22	0.092	0.095
	Petits paquets (internat.)	Quintal.	2,185,174 90	2,075,134 31	+ 110,040 59	2.676	2.541
	Finances	Group.	234,378 59	252,984 36	— 18,605 77	0.274	0.288
	Équipages	Voiture	69,061 54	66,150 47	+ 2,911 07	40.962	35.757
	Chevaux	Expédition.	194,911 55	177,626 98	+ 16,284 57	38.387	38.881
Trains de marchandises.	Petites marchandises	Quintal	6,220,583 41	6,188,880 »	+ 31,703 41	2.310	2.374
	Grosses marchandises	Tonne.	81,856,771 18	78,290,858 »	+ 3,565,913 18	2.906	3.009
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	1,343,596 83	1,224,460 21	+ 119,136 62	21.578	22.824
	Ensemble (2)	fr.	142,040,169 40	137,237,473 97	+ 4,802,695 43		

Pour les années antérieures, *voir* annexe XI.

(1) Non compris 1,148,741 tonnes en 1893 et 1,068,286 tonnes en 1892, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain, et dont les taxes minimes correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écarter du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(2) Non compris les produits extraordinaires et divers (*voir* pages suivantes et les annexes X et XII).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1865	1.37	3.16	51,302	140.55
1870	1.44	2.90	52,219	143.07
1875	(1) 0.84	(2) 3.53	45,420	124.44
1880	(3) 0.88	(4) 3.43	41,805	114,22
1885	(5) 0.81	3.21	37,747	103.42
1886	0.75	3.09	36,416	99.77
1887	0.74	3.06	38,593	105.73
1888	0.73	2.99	40,787	111.44
1889	0.72	2.96	42,319	115.94
1890	0.70	3.02	43,481	119.13
1891	0.68	3.06	43,683	119.68
1892	0.68	3.01	42,936	117.31
1893	0.66	(6) 2.91	44,441	121.67

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

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

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1893.	En 1892.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages . . . . . fr.	77,860 06	74,010 65
	Loyer des buffets	238,621 07	244,617 35
	Droit d'affichage	32,944 76	31,210 99
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	98,998 96	93,011 91
	Total. . fr.	448,424 85	442,850 90

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

(2) Allongement du parcours moyen en raison de la reprise des lignes des Bassins-Houillers, en 1871, et de celles du Luxembourg, en 1873.

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

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

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

(6) *Voir* pp. 55 et suivantes les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1893.	En 1892.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations . . . . . fr.	11,269 55	8,842 15
	Formalités en douane	223,525 70	220,093 »
	Dépôt et magasinage.	61,865 72	61,236 11
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	208,868 91	148,975 88
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	58,912 42	58,186 53
	— de tapissières.	593 05	2,906 77
	Déchargement d'office	46,584 45	42,628 15
	Entretien et traction sur les raccordements. . . .	229,018 35	214,940 53
	Redevances pour usage de quais, voies	4,520 73	4,456 40
	Location de terrains et de vidanges	56,412 09	56,658 57
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	2,051,589 19	2,008,878 22
	Surtaxes non réclamées	1,014 56	728 14
	Recettes diverses.	125,030 22	95,568 91
	Total. . fr.	3,058,604 74	2,883,879 14
	Total des trains de voyageurs. . .	448,424 85	442,850 90
	Ensemble (1). . fr.	3,507,029 59	3,526,730 04

§ 4. PRODUITS DIVERS (2).

Les produits divers, encaissés par l'Administration des domaines, pour compte du Chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles, et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à . . fr. 1893 61,769 64 | 1892 88,047 35 ; (3) 1,200 57

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. °/₀ accordée sur les prix de transport, représente — non compris les abonnements, ni les aller et retour, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

(1) *Voir* ces résultats depuis l'origine, annexe XII.

(2) *Voir* annexe X pour les années antérieures.

(3) Encaissé en 1893.

		En 1893.	En 1892.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . fr.		1,115,567 17	1,223,405 58
Détenus et leurs gardiens		165,490 50	205,225 58
Émigrants		59,477 87	62,571 80
Sociétaires		429,662 09	425,353 96
Trains de plaisir		141,941 10	122,566 75
Transports militaires en débet . .	Hommes	423,265 95	249,085 95
	Chevaux	27,919 05	18,645 67
	Bagages et matériel de guerre. .	109,863 99	95,644 55
Transports militaires soldés par les intéressés . . .	Bagages et mobiliers.	15,605 »	19,261 30
	Équipages et chevaux	1,931 90	1,801 70
Chevaux de courses		25,248 50	25,697 95
Transports d'objets et d'approvisionnements pour .	départements ministériels . . .	9,140 50	9,280 40
	expositions	419 70	517 60
	divers	166 20	23 40
	armée et prisons.	141,825 50	98,615 45
	Ensemble. . fr.	2,633,524 62	2,553,671 62

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1893, l'importance relative des différentes catégories de transports effectués en services *intérieur, mixtes* et *internationaux*.

Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.
Voyageurs (1).	62,334,548	87.83	5,990,122	8 44	2,645,322	3.73	70,969,992
Bagages (quintaux).	191,083	59.88	25,052	7.73	104,991	32.39	324,126
Petites marchandises . . . (kilogr.) (2)	232,970,718	63.80	50,198,125	13.76	81,665,731	22.38	364,834,574
Grosses — . . . (tonnes) (3).	14,411,741	51.17	5,156,781	18.31	8,596,783	30.52	28,165,305
Finances. . . . . (groups) (4).	495,303	58.35	171,612	20.44	181,159	21.21	854,074
Équipages. . . . . (voitures).	1,285	76.21	92	5.46	309	18.33	1,686
Chevaux et bestiaux . . . . . (expéd.).	38,286	64.08	8,042	13 46	13,416	22.46	59,744

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

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

(3) Non compris 1,148,741 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain (*voir* renvoi (1) page A-47).

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

Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. °/₀.	Sommes.	Rapport p. °/₀	Sommes.	Rapport p. °/₀.	Sommes.
Voyageurs . . . . . fr.	35,803,685 30	75.93	5,101,474 80	10.82	6,218,431 74	13.20	47,123,591 84
Tickets d'entrée dans les stations	163,308 70	100. »	»	»	»	»	163,308 70
Bagages	595,468 60	42.66	60,215 50	4.31	740,318 67	53.03	1,396,002 77
Petites marchandises	6,537,413 91	67.69	935,877 56	9.69	2,185,174 90	22.62	9,658,466 40
Grosses —	44,441,394 02	54.29	10,854,929 71	13.26	26,560,447 45	32.45	81,856,771 18
Finances	182,066 72	77 66	18,760 77	8.00	33,611 10	14.34	234,378 59
Équipages	55,177 19	79.90	2,983 84	4.32	10,900 51	15.78	69,061 54
Chevaux et bestiaux	1,136,691 41	73.88	63,169 13	4.10	338,757 84	22.02	1,538,528 38
Produits extraordinaires	3,507,029 59	100. »	»	»	»	»	3,507,029 59
Ensemble . . fr.	92,422,085 47	63.50	17,037,411 31	11.71	36,087,642 21	24.79	145,547,138 99
Produits divers . . . . . fr.							61,769 64
Total . . . . fr.							145,608,908 63

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1892, les différences de recettes suivantes :

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		*B.* SERVICES MIXTES		*C.* SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	696,241 61	»	»	11,332 72	95,457 46	»
Bagages	30,866 24	»	2,823 96	»	122,681 46	»
Petites marchandises.	24,930 28	»	36,501 55	»	110,040 59	»
Grosses — . .	2,591,723 23	»	»	147,333 22	1,121,523 47	»
Finances.	»	29.555 06	2,834 45	»	8,415 44	»
Équipages	2,808 02	»	425 37	»	»	22 32
Chevaux et bestiaux.	116,900 79	»	»	4,965 27	24,485 67	»
Totaux. . .	3 463,490 20	29,555 06	42,288 03	163,631 21	1,482,303 19	22 32
Différences pour 1893.	+ 3,433,935 14		— 121,343 18		+ 1,482,280 87	

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

	A.	*B.*	*C.*
En 1892 de	63.17	12.21	24.62
Elle est, en 1893, de. . .	63.50	11.71	24.79
Différence pour 1893. . .	+ 0.33	— 0.50	+ 0.17

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1893.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1er. TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

Publication des 7e et 8e suppléments aux conditions réglementaires, prévoyant notamment :

le transport des malades par voitures spéciales de 3e classe ;

le transport gratuit, dans les voitures-salons et wagons-lits, roulant à vide, de l'agent désigné par l'Administration propriétaire, pour accompagner le véhicule ;

une désignation plus précise des personnes admises au bénéfice du tarif des abonnements pour ouvriers ;

le paiement, par fractions trimestrielles, des abonnements ordinaires valables en 3e classe pendant un an, pour les distances de 15 kilomètres au moins ;

la résiliation, en cas de changement de résidence, pour convenances de service, et au prorata du nombre de jours pendant lesquels la carte a été utilisée, des abonnements contractés par les fonctionnaires et employés, les médecins agréés, les enfants des fonctionnaires et agents de l'Administration.

Octroi d'une réduction de 50 p. % sur les prix simples du tarif, pour tous les voyages qu'ils ont à faire à l'occasion de leurs fonctions, aux présidents, vice-présidents, secrétaires et membres délégués des Comités des groupes et des classes, chargés d'organiser la section belge à l'Exposition universelle d'Anvers en 1894.

Convention réglant le trafic des voyageurs et des bagages sur la section de Lierre à Hérenthals.

Réglementation de la location de cabines particulières à bord des malles entre Ostende et Douvres, et suppression de la location des malles.

Délivrance, dans certains cas, de billets imprimés pour les destinations comportant un débit annuel inférieur à 72 par an.

Transports militaires : les miliciens des nouvelles levées trouvés aptes au service et renvoyés dans leur foyer en attendant leur mise en activité, comme ceux reconnus impropres au service sont transportés en débet avec réduction de 50 p. %.

La carte ou le billet des abonnés qui introduisent dans les voitures des colis que les règlements ne leur permettent pas de garder gratuitement auprès d'eux ne sont plus retirés que lorsqu'il y a récidive et ensuite d'ordres de l'Administration.

Par exception, les points d'arrêt de Profondsart et de Genval sont autorisés à délivrer des billets à demi-prix pour Etterbeek, aux militaires voyageant à leur frais.

Autorisation donnée aux voyageurs venant des lignes du Midi, en destination des lignes de Luxembourg et de Tervueren, de quitter la voie ferrée pour se

rendre, par tout autre moyen, de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Quartier-Léopold.

Inversement, les voyageurs originaires des lignes du Luxembourg et de Tervueren peuvent abandonner la ligne de ceinture de Bruxelles pour aller prendre la correspondance à Bruxelles-Midi.

Autorisation de délivrer, dès la veille du scrutin, les billets à prix réduits destinés aux électeurs.

Délivrance de billets valables pour plusieurs destinations :

par Laeken, pour Alost-Nord, Gand-Sud, Bruges-Station et Ostende, valables au retour pour Laeken ou Bruxelles-Nord;

par Clabecq et Tubize, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Clabecq ou Tubize;

par Bruxelles-Midi, pour Clabecq ou Tubize;

par Gosselies-Ville et Gosselies-Courcelles, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Gosselies (Ville ou Courcelles);

par Bruxelles-Midi, pour Gosselies (Ville ou Courcelles), et pour Jumet-Brulotte ou Roux;

par Jumet-Brulotte et Roux, pour Bruxelles-Midi, valables au retour pour Jumet-Brulotte ou Roux;

par Baesrode-Sud et Baesrode-Nord, pour Alost-Nord, valables au retour pour Baesrode (Sud ou Nord);

par Alost-Nord, pour Baesrode (Sud ou Nord).

Transformation, en cahiers de vingt bulletins, des brochures de cent bulletins à 10 centimes, à acheter d'avance par les maisons qui veulent profiter des mesures permettant l'envoi au dépôt des stations des objets acquis par les voyageurs dans les magasins de Bruxelles.

Délivrance, dès la veille des jours de courses, aux bureaux de Bruxelles-Midi, Nord et Quartier-Léopold, de billets pour Boitsfort et Groenendael, utilisables aux trains desservant les hippodromes.

Remboursement de la valeur des billets pris d'avance, lorsque l'inutilisation est constatée le jour de validité, avant 9 heures du matin.

Application d'un tarif spécial d'abonnements valables pendant quinze jours sur tout le réseau de l'État.

Les abonnements sur tout le réseau de l'État sont rendus valables jusqu'au point frontière extrême.

b. *Services mixtes.*

Transports militaires : les miliciens des nouvelles levées, trouvés aptes au service et renvoyés dans leur foyer en attendant leur mise en activité, comme ceux reconnus impropres au service, sont transportés en débet avec réduction de 50 p. %.

3e supplément aux conditions réglementaires, mettant les prescriptions applicables en services mixtes en harmonie avec celles du service intérieur, et prévoyant en outre, notamment :

le transport des détenus et de leurs gardiens;

la création d'abonnements ordinaires et d'ouvriers, en service mixte avec les chemins de fer de la Flandre occidentale.

Supplément au tarif entre certains bureaux des chemins de fer de l'État-Belge et Nord-Belge, d'une part, et les stations du chemin de fer de Chimay, d'autre part . modification de prix.

Supplément au tarif entre certains bureaux des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et les bureaux des lignes Nord-Belge, d'autre part : modifications aux prix et nouvelles tarifications.

Supplément aux tarifs entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, d'une part, et les stations du chemin de fer Grand-Central-Belge, d'autre part : modifications aux prix et nouvelles tarifications.

A l'occasion de la rentrée des classes de milice, toutes les stations et haltes de l'État ont été autorisées à délivrer en débet des billets directs pour Saint-Nicolas.

c. *Services internationaux.*

Réglementation du transport des voyageurs par wagon-lit, voiture de luxe et voiture à coupé.

Suppléments au tarif de la Belgique vers Douvres et Londres et vice-versâ : Tarifications nouvelles et modifications aux prix.

Revision des tarifs entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge, de Chimay, de la Flandre occidentale et du Nord-Belge, d'une part, et les stations des chemins de fer français. Réimpression et réunion en une seule brochure.

Supplément à ce même tarif : Modifications et additions.

Revision et réimpression du tarif entre les stations des chemins de fer de l'État d'une part, et celles des chemins de fer Prince-Henri, d'autre part.

Suppression du tarif avec les stations du Lac Majeur.

Modifications réglementaires et additions de prix dans le tarif de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Angleterre, vers les stations suisses et vice-versâ, viâ Sterpenich.

Additions et modifications au tarif entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, et les stations des chemins de fer du Grand-Central-Belge, de l'État-Prussien (directions à Altona, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Francfort-sur-Mein, Hanovre, Cologne (rives gauche et droite du Rhin) et Magdebourg), de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part.

Établissement d'un tarif entre la Belgique et certaines stations du Midland, viâ Ostende.

Additions au tarif de la Belgique, de l'Angleterre et des Pays-Bas vers les stations des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine et vice-versâ, par les voies de Benonchamps, de Gouvy et de Sterpenich.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

Revision et réimpression du fascicule I du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Suppléments à ce fascicule : Additions de tours circulaires et modifications.

Revision et réimpression du fascicule II du Recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Supplément à ce fascicule : Modifications et additions.

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

§ 3. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. *Services intérieur et mixtes.*

Conditions réglementaires.

Les nouvelles conditions réglementaires en vigueur depuis le 1er septembre 1891 ont subi diverses modifications et améliorations commandées par l'expérience et les nécessités du commerce et de l'industrie.

Classification générale des marchandises.

1er février. Déclassement : 1° de la *couperose verte,* de la 2e à la 3e classe; 2° de *l'eau d'exosmose* en wagons-citernes à fournir par les expéditeurs, de la 3e à la 4e classe; 3° de *l'émeri brut en roche,* de la 2e à la 3e classe; 4° du *sulfate de fer,* de la 2e à la 3e classe; 5° du *vitriol vert,* de la 2e à la 3e classe.

15 juillet. Déclassement : 1° de *l'acétate de chaux,* de la 2e à la 3e classe; 2° des *toiles d'emballage ayant servi* (toiles grossières), de la 2e à la 3e classe.

1er décembre. Déclassement : 1° du *blanc de Troyes, de Meudon* et *d'Espagne* (craie), de la 2e à la 4e classe; 2° des *déchets de fil,* de la 2e à la 3e classe; 3° des *fagots comprimés* (briquettes allume-feux), de la 2e à la 3e classe.

1er février. Classification de *l'acier en bidons,* à la 4e classe.

1er décembre. Classification : 1° du *carbonate de magnésie en cristaux ou en poudre,* à la 1re classe; 2° du *carbonate de magnésie natif* (magnésite en morceaux, calcinée ou moulue), à la 3e classe; 3° de la *graisse animale comestible,* à la 1re classe; 4° de la *margarine,* à la 1re classe; 5° des *terres ayant servi à l'épuration du gaz d'éclairage,* à la 4e classe; 6° des *wagonnets de terrassement,* à la 2e classe; 7° du *chanvre cardé,* à la 1re classe; 8° du *jute cardé,* à la 1re classe; 9° des *scories de réchauffage,* à la 4e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :

1er décembre. Ce tarif est rendu applicable à la *chaux.*

Tarif spécial n° 4 d'exportation maritime :

1er — Est étendu à la *cassonade.*

Tarif spécial n° 5 d'exportation maritime :

1er — Est étendu au *chanvre teillé.*

Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :

1er décembre. Est rendu applicable aux *wagonnets de terrassement.*

Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :

25 mai. Extension aux *tôles fines* et aux *tôles polies.*

1er décembre. Extension au *carbonate de magnésie natif (magnésite en morceaux, calcinée ou moulue).*

Tarif spécial n° 7bis d'exportation maritime :

15 février. Extension aux *boulons pour rails, chevilles et chevillettes, clavettes pour rails, éclisses pour jonction de rails, écrous pour rails, fontes brutes et plaques (accessoires de rails).*

25 mai. Extension aux *tôles fines* et aux *tôles polies.*

Tarif spécial n° 9 à l'importation maritime :

1er décembre. Est étendu à la *cassonade,* au *chanvre teillé.*

Tarif spécial n° 10 :

7 avril. Extension aux transports de *juments envoyées à la saillie.*

Tarif spécial n° 11 :

15 juin. Extension à *l'acier en lingots,* en *brames,* en *lopins,* en *billettes,* en *largets* ou en *bidons.*

Tarif spécial n° 12 :

1er décembre. Extension aux *scories de réchauffage.*

Tarif spécial n° 13 pour les transports de charbon anthraciteux de la Basse-Sambre et du bassin de Liége vers les stations de la vallée de la Meuse :

5 mai. Extension aux stations de Ransart et de Roux;

1er décembre. Extension aux stations de Dinant, Gilly (Haies) (Vallées) et Marche-les-Dames (raccordement de Beez).

Tarif spécial n° 15 :

1er — Extension à Trazegnies (charbonnage de Courcelles-Nord, puits nos 1, 3, 6 et 8).

Tarif spécial n° 22 pour le transport du brai (goudron) minéral à l'importation maritime :

1er février. Extension à la station de Docherie (charbonnage de Bayemont et de Chanvaroc).

1er décembre. Extension à la station de Farciennes (Tergnée) et à celle de Gilly (Haies) (Vallées).

Tarif spécial n° 24 pour le transport de planchettes destinées à la confection de caisses d'emballage à l'importation maritime :

1er février. Extension aux stations de Floreffe et de Monceau (glac. de Roux, Société des glaces et verreries du Hainaut).

Tarif spécial n° 30 :

15 — Est étendu à la *graisse de saindoux.*

1er décembre. Est étendu au *sulfate de cuivre,* à la *graisse animale comestible* et à la *margarine.*

Tarif spécial n° 34 pour le transport de perches à houblon de plus de 6 mètres :

5 mai. Extension à la station de Bruxelles (Ouest).

b. *Services internationaux et de transit.*

Conditions reglementaires.

Services *Belge-Néerlandais, Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois, Belge-Bavarois, Belge-Austro-Hongrois, Franco et Belge-Allemand-Russe, Belge-Italien par le Saint-Gothard, Belge-Italien par la France et le Mont Cenis, Anglo-Belge-Néerlandais-Italien pour le transport des denrées alimentaires (parcours réglé par la Convention de Berne), Franco-Belge-Nord, Belge-Suisse (Trafic avec la Suisse orientale) et Franco-Allemand.*

1er janvier. Nouvelles conditions réglementaires basées sur la Convention internationale de Berne, du 14 octobre 1890, complétée par diverses dispositions additionnelles.

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

1er — Mise en harmonie des conditions réglementaires de certains tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets » avec les dispositions de la Convention internationale de Berne.

Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :

1er — Mise en vigueur de nouvelles prescriptions générales concernant l'application des tarifs.

1er octobre. Introduction de dispositions additionnelles complétant ou modifiant celles du 1er janvier 1893.

Services Belge-Allemand et Belge-Rhénan-Westphalien.

1er janvier. Introduction de nouvelles dispositions spéciales.

Service Belge-Bavarois :

1er avril. Introduction de dispositions spéciales.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1er mai. Dispositions additionnelles complétant ou modifiant celles introduites le 1er janvier 1893.

Services Anglo-Allemands :

1er décembre. Mise en vigueur du règlement spécial pour les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne en transit par la Belgique.

Classification generale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

1re février. Classification des *matières ayant servi à l'épuration du gaz*, au tarif spécial I.

1er novembre. Classification des *nattes de cuivre* à la 3e section.

1er février. Déclassement du *plâtre* de la 4e section au tarif spécial II.

Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :

1er janvier. Mise en vigueur d'une nouvelle classification générale des marchandises.

1er octobre. Classification du *spath calcaire* au tarif spécial III.

1er — Modifications à la classification de quelques articles.

Service Belge-Allemand :

1er — Admission des *minerais de manganèse* au tarif exceptionnel n° 7.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er mars. Admission du *bois en poudre* dans le tarif exceptionnel n° 9.

1er octobre. Admission des *minerais de manganèse* au tarif exceptionnel n° 7.

Service Franco-Belge-Nord :

1er janvier. Revision de la classification des marchandises du tarif Franco-Belge-Nord et des conditions d'application des taxes de ce tarif.

15 mai. Extension au service Franco-Belge-Nord des prix de la 3e classe applicables, en services intérieur et mixtes à la *couperose verte*, l'*émeri brut*, au *sulfate de fer* et au *vitriol vert*.

Service Franco-Belge-Anzin :

15 — Extension au service Franco-Belge-Anzin des prix de la 3e classe applicables, en services intérieur et mixtes, à la *couperose verte*, à l'*émeri brut*, au *sulfate de fer* et au *vitriol vert*.

Tarif Belge-Austro-Hongrois :

1er — Modifications à la classification des articles suivants : *café, crasses de cornues, drèches de malt séchées*.

Tarif Franco-Belge-Allemand-Russe :

13 mars. Modification à la classification des *fers, acier et zinc*.

Tarif exceptionnel Anglo-Belge-Néerlandais-Italien pour transport des *denrées alimentaires :*

20 juin. Admission de diverses marchandises au bénéfice de ce tarif exceptionnel.

Tarifs en général.

Service Belge-Allemand :

1er mars.
1er juillet.
1er octobre. } Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er mars.
1er juillet.
1er octobre. } Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Prince-Henri :

Extention du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du chemin de fer Prince-Henri.

Service Belge-Bavarois :

1er avril. Tarification de Quiévrain et de Haine-Saint-Pierre pour les transports de *locomotives, tenders et wagons.*

1er août Introduction de nouvelles stations bavaroises dans le trafic général.

Service Anglo-Bavarois :

1re décembre. Mise en vigueur de nouvelles taxes entre Londres et les stations bavaroises Lindau et Passau.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1er mai. Introduction de nouvelles taxes générales entre les ports de mer belges, d'une part, Vienne, Brünn, Florisdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf Stadlau, Stockerau et Znaïm, d'autre part.

1er — Modification des taxes de certaines stations hongroises.

Service Franco et Belge-Allemand-Russe :

21 avril. Tarif de réexpédition au départ d'*Elbing* et de *Koenigsberg,* pour les transports de *lin,* de *chanvres,* de *fils de caret,* de *filasses de lin et de chanvre,* etc., de la Russie vers la Belgique et de la France.

Service Franco-Belge-Nord :

1er janvier. Publication d'un fascicule spécial contenant les tarifs pour le transport en service direct des *finances, œuvres-d'art, objets précieux, dépouilles mortelles,* ainsi que de certains articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion.

15 septembre. Extension du tarif au raccordement de Beez à Marche-les-Dames.

Service Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) :

15 juillet. Extension du tarif général Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) aux points suivants : Astene, Muysen, Ostende (Chantier) et Ronet.

15 septembre. Extension du tarif général Belge-Suisse (trafic avec la Suisse orientale) au raccordement de Beez à Marche-les-Dames.

Tarif de l'Union postale universelle :

23 juin. Admission à l'échange direct, viâ Anvers, des colis postaux provenant ou en destination de la Suisse et de la Norwège.

23 — Extension du tarif au Queensland et au territoire de Libéria.

27 octobre. Extension du tarif au Protectorat de Windhoek (Afrique du sud-ouest).

Service Belge-Néerlandais :

6 mai. Création du tarif spécial n° XXI applicable aux transports de *blendes grillées* à effectuer dans la relation de Melick-Herkenbosch à Trooz, via Visé.

1er novembre. Création du tarif spécial n° XXII, applicable aux transports de *coton brut en balles* à effectuer entre Anvers (Bassins et Entrepôt) (en transit) et Anvers (Sud-Quais) (transit), d'une part et Euschedé (transit), Almelo, Borne, Euschedé (local), Hengelo et Oldenzaal, d'autre part.

1er — Réduction du prix prévu par le tarif spécial n° XX applicable aux transports de *pétrole brut* de Russie.

Service Belge-Allemand :

1er mars. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 7 pour le transport des *minerais de fer*, des *pyrites grillées* (*résidus de pyrites*), des *résidus de minerais de cuivre*, des *scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage et de laminoirs*, ainsi que des *scories de convertisseurs* contenant encore du fer et destinées aux hauts-fourneaux, par expéditions d'au moins 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes ou 90,000 kilogrammes.

1er — Introduction d'une nouvelle station allemande dans les tarifs exceptionnels nos 8 et 9.

1er — Admission au tarif exceptionnel n° 10 des points de Kattowitz (transit) et de Schoppinitz (transit).

1er — Extension du tarif exceptionnel n° 12 à une nouvelle station allemande.

1er — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel n° 19 (nouveau) pour le transport de certaines marchandises, notamment des *pommes de terre, betteraves, cossettes de betteraves, pulpes de betteraves et de pommes de terre, engrais, terres à porcelaine, terres ordinaires, gravier, grès, sable*, etc.

1er juillet. Admission d'une nouvelle gare allemande au tarif exceptionnel n° 12.

1er juillet. Extension du tarif exceptionnel n° 17 à diverses nouvelles gares allemandes.

1er septembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 14, pour le transport des *articles de la Thuringe, de la Bohème* et *de Nuremberg*.

1er octobre. Admission de nouvelles gares allemandes dans les tarifs exceptionnels nos 6, 8, 14 et 17.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er mars. Introduction d'un nouveau tarif exceptionnel n° 7, pour le transport des *minerais de fer*, des *pyrites grillées* (*résidus de pyrites*), des *résidus de minerais de cuivre*, des *scories de*

martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage et de laminoirs, ainsi que des *scories de convertisseurs,* contenant encore du fer et destinées aux hauts-fourneaux, par expéditions d'au moins 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes ou 90,000 kilogrammes.

1er mars. Admission de nouvelles gares allemandes aux tarifs exceptionnels nos 13, 14 et 16.

1er — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 12, pour le transport des *pyrites,* par expéditions de 10,000 kilogrammes, 45,000 kilogrammes et 90,000 kilogrammes, ou payant la taxe pour ces poids.

1er juillet. Admission d'une nouvelle gare belge aux tarifs exceptionnels nos 8 et 9, et de deux nouvelles gares allemandes dans les tarifs exceptionnels nos 13 et 14.

1er octobre. Introduction de nouvelles gares belges dans le tarif exceptionnel n° 7.

1er — Extension du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* (au départ de l'Allemagne) à diverses nouvelles stations belges, et modifications aux conditions d'application du dit tarif.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

1er juillet. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport de la *soude brute calcinée (soude d'Ash), caustique et cristallisée,* excepté le *bicarbonate de soude,* entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et les ports de mer belges et Terneuzen.

1er février. Introduction de la station de Dudelange (Usine) dans le tarif exceptionnel, pour le transport des *scories phosphatées (brutes ou moulues),* entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et certaines gares belges.

1er septembre. Réduction de fr. 0-65 par 1,000 kilogrammes, en faveur des transports de *cokes* effectués, par quantité minimum de 50,000 kilogrammes, des stations belges vers le Grand-Duché de Luxembourg et la partie de la Lorraine située au nord de la ligne de Chambrey-Bensdorf-Sarreguemines.

Service Anglo-Belge-Alsacien-Lorrain-Suisse :

20 août. Abaissement des prix pour les transports effectués en grande vitesse entre Londres et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, viâ Ostende-Douvres ou vice-versâ.

Service Franco-Belge-Nord :

1er juillet. Publication d'une nouvelle édition du tarif spécial des houilles Franco-Belge-Nord, consacrant de nouvelles réductions de taxes sur le parcours belge pour les envois remis par quantités de 50 tonnes.

1er décembre. Extension des taxes du tarif commun exceptionnel n° 6 Franco-Belge-Nord, aux envois de *zinc* à effectuer au départ de Boom.

Service Franco-Belge-Est :

1er juillet. Publication d'une nouvelle édition du tarif spécial des houilles Franco-Belge-Est, consacrant de nouvelles réductions de taxes sur le parcours belge, pour les envois remis par quantités de 50 tonnes, viâ Erquelinnes-Soissons-Neuilly, etc., Quévy et Quiévrain, et par quantités de 100 tonnes viâ Givet, Vireux, Momignies, Erquelinnes-Hirson et Erquelinnes-Laon.

1er novembre. Extension aux envois de *coke,* au départ des usines à gaz belges vers l'Est de la France, des tarifs applicables aux envois de *combustibles,* au départ des stations belges qui desservent des charbonnages.

Service Belge-Bavarois :

1er août. Mise en vigueur : 1° de nouvelles taxes exceptionnelles pour le transport des *articles de la Thuringe, de la Bohème et de Nuremberg ;* 2° d'un tarif exceptionnel pour pierres et marbres entre Anvers et Kiefersfelden.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1er mai. Introduction de nouvelles taxes exceptionnelles entre les ports de mer belges, d'une part, Vienne, Brünn, Florisdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau, Stockerau, et Znaïm.

1er — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour transports de *meubles* entre les ports de mer belges et Kaschau, Körmoëzbanya et Unguar.

1er décembre. Nouveaux tarifs exceptionnels pour les principales marchandises transportées entre les ports de mer belges et certaines stations hongroises.

1er — Introduction : 1° de Linz s/Danube et Komotau dans le tarif exceptionnel pour les transports des *racines de chicorée ;* 2° d'Ebenfurth dans le tarif exceptionnel pour les transports de *paille* et *foin.*

1er — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour les transports de *marbre* et de *pierres.*

Tarif Franco et Belge-Allemand-Russe :

21 avril. Nouveau tarif exceptionnel pour les transports de *lin,* de *chanvres,* de *fils de caret,* de *filasses de lin et de chanvre,* etc., de la Russie vers la Belgique et la France.

B. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LES SERVICES DES TRAINS.

§ 1er. TRAINS DE VOYAGEURS.

De même qu'en 1892, il a été organisé des trains supplémentaires destinés à conduire les ouvriers le matin à leur travail, et à les ramener chez eux le soir, de : Verviers à Herbesthal, — Ramillies à Landen, — Estinnes à Binche, — Enghien à Bruxelles, — Avelghem à Herseaux, — Piéton à Bascoup, — Warquignies à Dour — et de Termonde à Boom.

A la demande des habitants de Groenendael, les trains nos 778 et 779, qui partent respectivement de Bruxelles (Q.-L.), pour Boitsfort, à 2 heures 40 de relevée, et de Boitsfort pour Bruxelles, à 3 heures 20, continuent le trajet de Boitsfort à Groenendael et vice-versâ.

L'admission des voyageurs entre Assesse et Namur dans le train mixte n° 4211 présentant du danger par suite de la forte composition de ce train, il a été organisé un train nouveau d'ouvriers quittant Assesse pour Namur à 4 heures 50 du matin. Le train de marchandises a été rendu à sa première affectation.

En vue de faciliter les relations des habitants de Berzée, Thuillies et Thuin avec le centre du pays, le train de marchandises n° 3885 S. D., qui part de Berzée à 9 heures 58 du matin, a été transformé en train mixte entre Berzée et Estinnes.

Le train de marchandises n° 3508 S. D., partant de Florenville à 5 heures 43 du matin et transportant exceptionnellement des écoliers, de cette station à Virton-Saint-Mard, a été rendu également accesssible, sur ce parcours, à tous les voyageurs munis d'un billet de 3e classe.

Dans le train de marchandises n° 3694, on n'admettait les voyageurs que sur le parcours de Hamoir à Jemelle ; actuellement, on les admet sur tout le parcours de Rivage à Jemelle.

Par suite des changements apportés dans le service de la Compagnie du chemin de fer Prince-Henri, le nombre de trains de voyageurs circulant entre Benonchamps et Bastogne-Sud, a été réduit à trois trains dans chaque sens, au lieu de quatre, pendant l'hiver, et à quatre trains, au lieu de cinq, pendant l'été.

L'affluence des voyageurs, le mercredi, jour de bourse à Bruxelles, a nécessité l'organisation, ce jour-là, de deux trains nouveaux : 1° départ de Charleroi pour Bruxelles-Midi à 10 heures 28 du matin ; 2° retour de Bruxelles-Midi pour Charleroi à 5 heures 27 du soir.

Le train n° T 53, quittant Luttre à 6 heures 39 du matin pour Dampremy, continue sur Charleroi depuis le 1er juin. En conséquence, le train T 52 part actuellement de Charleroi au lieu de Dampremy.

Sur les instances de la Compagnie du chemin de fer du Nord, et afin d'améliorer les relations entre Dunkerque et les différents centres industriels de la Belgique, des trains nouveaux ont été mis marche, à partir du 1er juin 1893, entre Furnes et Dunkerque et vice-versâ.

Ces trains sont expédiés respectivement de Furnes à 6 heures 55 du matin et 6 heures 5 du soir, et de Dunkerque à 8 heures 56 du matin et 7 heures 50 du soir.

Pour permettre aux Verviétois d'assister aux fêtes de nuit qui sont organisées à Spa, pendant la saison de villégiature, un train nouveau a été mis en marche entre Spa et Verviers, la nuit du dimanche au lundi, du 1er juillet au 30 septembre.

Ce train ayant été bien utilisé sera remis en marche, dans les mêmes conditions, en 1894.

Il n'en sera pas de même de pareil train, qui avait été organisé entre Spa et Trois-Ponts, le dimanche à 10 heures du soir, et qui n'a pas donné des résultats satisfaisants.

Le service a été sensiblement amélioré sur la ligne de Tervueren : les trains nos 471 et 472, partant les dimanches, lundis et jeudis, pendant l'été, respectivement de Bruxelles (Q.-L.) à 2 heures 42, et de Tervueren à 3 heures 23 du soir, ont été mis en marche tous les jours, pendant l'été; quant aux trains du soir, nos 473 et 474, qui n'étaient autrefois mis en marche que trois jours par semaine, et pendant la bonne saison seulement, ils ont été rendus journaliers pendant l'hiver.

Les trains nos 2567 et 2568, qui partent respectivement de Bruxelles-Midi à 6 heures 23 du soir, et de Hal à 7 heures 10, desservent actuellement la section de Bruxelles à Tubize, à la demande des habitants de Lembecq et de Tubize.

Pour satisfaire les localités voisines, le train no 930, qui partait de Mouscron pour Tournai, à 1 heure 43 de relevée, part actuellement de Courtrai.

Par suite, l'express no 194, partant de Gand-Sud à 6 heures 35 du soir, a été remplacé par un train de banlieue allant de Mouscron à Tournai.

Afin de permettre aux habitants de Manage de prolonger de deux heures leur séjour à Charleroi, un train nouveau part de Luttre, par Manage, le dimanche à 9 heures 52 du soir, dès l'arrivée du train no 2498 quittant Charleroi à 9 heures 19.

La continuation jusqu'à Manage du train no 1929, partant de Haine-Saint-Pierre à 8 heures 2 du soir, a permis d'établir une nouvelle relation entre Haine-Saint-Pierre et Bruxelles par les trains nos 1929, 4769 et 824.

L'Administration des Chemins de fer a conclu avec la Cie internationale des wagons-lits, pour une période de vingt ans à partir du 1er juin 1893, une nouvelle convention s'appliquant non seulement à la circulation des wagons-lits, wagons-salon, wagons-restaurant, wagons-restaurant-salon, mais encore à l'organisation de trains de luxe formés exclusivement au moyen du matériel de la Compagnie.

Le service de wagon-restaurant établi entre Bruxelles et Verviers par les trains nos 75 et 68, a été transformé en service de wagon-restaurant-salon.

Les voyageurs payant une taxe spéciale et uniforme de 1 franc sont seuls admis dans le compartiment salon du wagon-restaurant.

Le service de wagon-restaurant organisé entre Jeumont-Verviers et retour par les trains nos 163-115 Nord - 75/72-122 Nord - 156, comprend actuellement la ligne entière Jeumont-Herbesthal.

Le wagon-lits Ostende-Bâle et retour des trains nos 146-141 a été rendu accessible aux voyageurs de 2e classe.

34 voitures mixtes 1re et 2e classe avec water-closet ont été construites pendant l'année 1893, et mises en service dans les trains internationaux.

L'Administration disposait pour le transport des malades, de 2 voitures spéciales dont l'utilisation comporte le payement et la remise de 12 billets de 1re classe, au minimum. Voulant étendre cette faveur aux personnes malades et peu aisées, l'Administration a mis en service une voiture spéciale de 3e classe parfaitement aménagée. Il est réclamé pour son usage 6 billets de 3e classe, au minimum.

Ensuite d'une entente entre notre Administration et celle des postes des Pays-Bas, le transport des colis postaux de Rotterdam à Batavia se fait en service accéléré, de quinze en quinze jours, viâ Marseille, en transit par la Belgique.

Les trains qui partaient de Londres pour Cologne et Berlin viâ Ostende à 5 heures 35 et 5 heures 42 ont été retardés de 20 minutes au départ, et arrivent néanmoins à l'heure habituelle à Cologne et à Berlin.

Les voyageurs partant de Vienne pour Cologne par l'express de 8 heures 20 soir, ne trouvaient pas à Cologne de correspondance pour l'Angleterre viâ Ostende ou Calais. Pour établir cette correspondance, on fait actuellement partir le train n° 74 d'Herbesthal au lieu de Verviers, à 7 heures 21; il fait donc suite au train allemand sorti de Cologne à 5 heures 25 soir, et il arrive à 11 heures 04 à Ostende, d'où la malle ne part qu'à 11 heures 15. pour arriver à Londres à 5 heures 55 du matin.

Les mêmes relations ont été établies entre Vienne-Cologne et l'Angleterre viâ Calais, en transit pour la Belgique.

Les voyageurs partant de Bâle à 9 heures 20 du matin arrivaient à 8 heures 5 du soir à Bruxelles, trop tard pour pouvoir repartir le même jour pour l'Angleterre viâ Ostende. Actuellement, ils prennent un train qui part de Bruxelles à 9 heures du soir et arrive à Ostende à 10 heures 50, où la malle les prend pour arriver à Londres à 5 heures 55 du matin.

Une nouvelle correspondance est ainsi établie entre l'Italie, la Suisse, l'Alsace-Lorraine et l'Angleterre pour les voyageurs qui partent de Brindisi à 9 heures 25 du matin, de Venise à 4 heures du soir, de Rome à 9 heures du matin, de Milan à 10 heures 20 du soir et de Bâle à 9 heures 20 du matin.

Le service du contrôle des billets aux trains internationaux de la ligne Paris-Cologne était organisé autrefois de telle sorte que les coupons des voyageurs *en transit* étaient vérifiés sur le parcours belge, à Erquelinnes, à Charleroi, à Namur, à Liége (Guillemins), à Verviers et à Herbesthal. Ces multiples vérifications ayant donné lieu à des plaintes, l'Administration s'est entendue avec la Compagnie du chemin de fer du Nord en vue de n'effectuer qu'une seule fois le contrôle des billets en question, entre les frontières franco-belge et belge-allemande.

A cette fin, les trains de la ligne Paris-Cologne sont desservis sur tout le parcours d'Erquelinnes à Herbesthal, et vice-versâ, les uns, par des agents de l'État, les autres, par des agents de la Compagnie.

Le système de recolement des coupons à la sortie, a été étendu aux stations de Lichtervelde, Thourout et Ingelmunster, exploitées par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et par l'État-Belge.

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

Aujourd'hui, tous les chefs de service de l'exploitation ont à leur disposition des boîtes de secours de réserve pour remplacer celles des stations secondaires, des haltes et des points d'arrêt, qui sont envoyées en ravitaillement.

Pour éviter l'envoi trop fréquent à l'atelier central de Malines, des boîtes de secours à ravitailler, l'Administration fait fournir sur place les substances volatiles nécessaires, par les pharmaciens des hôpitaux militaires et, à défaut de ceux-ci, par les pharmaciens-agréés de l'Administration. Quant aux bandes de gaze phéniquées, elles sont, par mesure de précaution, remplacées à l'expiration de chaque semestre.

Par arrêté royal du 9 février 1893, M. le Ministre de la Guerre a été autorisé à faire admettre dans les hôpitaux militaires, en cas d'urgence, les victimes d'accidents de chemin de fer, quand les hôpitaux civils font défaut ou sont trop éloignés du lieu de l'accident.

Ensuite d'un accord entre l'Administration des Chemins de fer de l'Etat et le Département de la Guerre, touchant la convention du 15 avril 1892, le concours de la gendarmerie peut être reclamé exceptionnellement pour coopérer au maintien de l'ordre dans les stations de l'État situées dans les localités où il n'y a pas de garnison.

Une récompense pécuniaire est accordée à toute personne, même étrangère à l'Administration, qui a découvert ou aidé à faire découvrir l'auteur d'un vol de marchandises, commis au préjudice des chemins de fer de l'État.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

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

1° L'organisation d'un service de trains locaux entre Ronet et Namur et vice-versâ, en vue de régulariser les mesures provisoires prescrites depuis 1892 pour assurer le service entre ces deux points. L'affectation de la gare de Ronet, dont l'office principal est le groupement et le classement des wagons et la formation des trains à la décharge de la station de Namur, et la répartition du travail entre ces deux gares ont, en outre, été nettement définies;

2° La création :

a) d'un train, supprimé le dimanche, entre Kinkempois et Liége-Guillemins et vice-versâ, dans le but d'accélérer le transport des colis de la ceinture de Liége pour les lignes du Midi, en transit par le Nord-Belge.

Cette mesure a permis d'assurer l'arrivée à destination des marchandises dans les délais réglementaires;

b) d'un train de transbordement, également supprimé le dimanche, entre Couillet-Montigny et Namur et retour, en dédoublement, sur cette section, des trains de cette catégorie circulant entre Mons et Namur, lesquels étaient devenus insuffisants;

3° La concentration sur le train de messageries de grande vitesse n° 3100, d'Ostende à Verviers, de toutes les expéditions de grande vitesse pour l'Allemagne, viâ Welkenraedt et Bleyberg.

D'autres remaniements très importants ont encore été apportés dans le service des trains de messageries et de transbordement. C'est ainsi qu'en vue de permettre l'arrivée à destination des marchandises dans les délais réglementaires, certains trains, affectés naguère au transport exclusif des grosses marchandises, ont été chargés de l'enlèvement des marchandises de détail ; que des correspondances plus directes et plus rapides ont été établies entre les trains de messageries et de transbordement, afin d'éviter ou de réduire les escales en cours de route.

Les mesures prises depuis 1889, en ce qui concerne le repos dominical, ont reçu les nouvelles extensions compatibles avec les exigences du service.

Le nombre de trains « supprimés le dimanche », qui était en 1892 de 1,504 trains (47,602 trains-kilomètres) sur 1,619 trains (56,885 trains-kilomètres) a été porté en 1893, pendant la période la moins active des transports, c'est-à-dire du 1er mars au 15 septembre, à 1,545 trains (48,417 trains-kilomètres) sur 1,700 trains (58,495 trains-kilomètres).

L'application du règlement général de 1891 sur les explosifs, donnant lieu en ce qui concerne leur transport, à de nombreuses difficultés et à des abus de matériel, un projet de modifications à ce règlement a été communiqué au Département de l'Agriculture pour être soumis à l'examen de la Commission spéciale instituée par arrêté royal du 28 février 1893.

Dans un but de plus grande sécurité, il a été prescrit de tenir cadenassés, durant leur séjour en gare, les wagons dans lesquels sont chargés les explosifs.

Pour empêcher désormais que des marchands peu scrupuleux livrent à la consommation publique des viandes provenant d'animaux morts de maladies contagieuses, un nouveau règlement, élaboré à l'intervention du Conseil supérieur d'hygiène publique, détermine les conditions d'admission au transport des envois de l'espèce ; il exige, notamment, l'estampillage des viandes et prescrit un emballage spécial pour les issues et résidus de boucherie.

Les dispositions de la loi sur la pêche fluviale et sur la pêche maritime qui intéressent notamment le personnel du chemin de fer, en ce qui concerne les dimensions que doit avoir le poisson pour pouvoir être transporté et livré à la consommation, ont été rappelées à tout le personnel intéressé, et surtout aux agents chargés de l'acceptation des marchandises.

En cas de doute, le contenu des colis présentés au transport est vérifié, et s'il y a lieu, procès-verbal est dressé à la charge des délinquants.

La loi du 28 février 1882 sur la chasse et les arrêtés royaux des 1er mars 1882, 14 août 1889 et 28 avril 1891, relatifs à l'exécution des articles 14 (permis de chasse) et 51 (oiseaux insectivores) ont été insérés au recueil administratif.

Le personnel intéressé a été invité à surveiller tout spécialement, et surtout à l'époque de la moisson, les envois effectués par les marchands de comestibles et par les individus réputés braconniers, de même que les envois à l'adresse des marchands de volailles, traiteurs, aubergistes, etc.

Lorsque, en temps prohibé, il y a doute sur la nature des envois, il est procédé à la vérification du contenu des colis et, le cas échéant, procès-verbal est dressé à la charge des contrevenants. En outre, il a été prescrit d'accorder toutes les facilités possibles aux agents de la police pour la constatation des contraventions ;

l'accès des magasins, sans entraves ni formalités, est accordé à ceux d'entre eux dont la surveillance a pour but d'empêcher le trafic illicite du gibier.

D'accord avec les Compagnies de chemins de fer concédés, le mode de transport des alevins et des poissons vivants a été réglementé.

Les envois de l'espèce, présentés aux stations — à l'exclusion des bureaux de ville — dont le poids n'excède pas 50 kilogrammes par colis et placés dans des récipients munis d'anses et de poignées, sont transportés par les trains de voyageurs *désignés par l'Administration*, tout en n'étant soumis qu'à la taxe du tarif n° 2, quand l'application du tarif n° 1 n'est pas réclamée par l'expéditeur.

La remise à domicile de ces envois n'étant pas assurée par le chemin de fer, les stations de départ, afin d'en éviter le séjour dans les magasins, avisent télégraphiquement les gares de destination de l'heure d'arrivée des transports; ces dernières gares préviennent immédiatement les destinataires, afin qu'ils puissent les retirer dès l'arrivée du train.

Les stations de coïncidence sont avisées de la même manière, afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires pour que le transbordement des récipients se fasse régulièrement et avec tous les soins nécessaires.

Les mesures protectrices propres à soustraire le bétail aux mauvais traitements et aux accidents auxquels il était exposé, ont continué à faire l'objet des préoccupations de l'Administration (ordres de service n°s 44 et 50 de 1891, 126 de 1892, et 31 de 1894). La plupart de ces mesures ont reçu l'adhésion des chemins de fer concédés, qui les ont également mises en vigueur sur leurs lignes.

C. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS APPORTÉES DANS LE SERVICE DU MATÉRIEL.

L'effectif des boxes, reconnu insuffisant, a été augmenté de 25 véhicules nouveau modèle, à bas plancher.

Cinq de ces boxes sont réservés exclusivement au transport des chevaux de la Cour.

Pour certains wagons à charbon et wagons à coke de 10 tonnes, susceptibles de recevoir un chargement de 12 1/2 tonnes, la charge a été portée exceptionnellement à ce maximum, à l'occasion de l'activité exceptionnelle des transports, en 1893.

Aussi avait-on prescrit d'employer autant que possible ces véhicules pour les expéditions permettant d'en utiliser complètement le tonnage.

Cette mesure a produit de bons résultats, tant en service intérieur qu'en service mixte avec la plupart des administrations de chemins de fer concédés.

Il a été décidé d'augmenter l'effectif des wagons à laine et à coton, afin de pouvoir fournir régulièrement ces véhicules, pour les transports intérieurs mixtes et internationaux, des marchandises volumineuses, telles que : la paille, le foin, le lin etc.; 280 wagons de cette catégorie ont été commandés en décembre 1893.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains;

2. Accidents aux personnes, dus aux déraillements et aux collisions ;

3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements et collisions.

§ 1er. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1880 à 1893.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par				
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		Voyageurs.	Agents.
1880	124	21,8	121,442	234	11,5	68,455	358	7,5	86,808	34	28	56
1881	123	23,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,232	184	16,2	104,212	269	11,1	138,544	26	20	39
1883	62	49,1	274,332	125	24,4	152,827	187	16,3	193,058	20	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	250,803	151	20,5	230,072	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	39	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,389	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446,561	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	251,759	27	26	31
1892	44	73,8	529,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	76	37
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	26	45
Moyennes des quatorze années.	59	63.2	405,566	117	30,8	170,418	176	20,4	238,680	22	34	33

Des 107 déraillements et collisions constatés en 1893, 37 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 70 à des trains de marchandises (il y en a eu 234 en 1880).

Ces 107 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 377,269 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880.

Depuis 1880, l'amélioration est notable.

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

L'annexe XXVI indique en détail les causes des 107 collisions et déraillements survenus en 1893. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1893.

			1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne)			2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247	3,250
Nombre de collisions et de déraillements.	des trains de voyageurs.	Collisions	57	60	41	25	21	24	9	8	19	15	21	17	14	11
		Déraillements.	67	65	44	37	39	26	21	31	31	19	29	26	30	26
	— de marchandises	Collisions	116	83	85	64	49	38	42	40	36	61	59	50	52	34
		Déraillements.	118	89	99	61	42	24	41	35	50	57	65	65	49	36
	Au total		358	295	269	187	151	112	113	114	136	150	174	158	145	107

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

Voie.	Rails cassés	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	»	1	»	»	»	1	»	»	2	1	1	2	3
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie	C.	1	»	2	1	1	»	»	»	»	1	1	1	»	»
		D.	7	8	14	3	5	2	3	1	3	1	6	2	»	»
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	3	3	2	3	»	»	2	2	»	»	»	2	1
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C	2	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
		D.	3	4	1	1	2	2	»	»	»	1	1	»	»	»
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	7	2	1	1	4	1	3	2	3	1	4	1
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défaits	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	3	2	3	8
		D.	»	3	»	3	»	2	1	2	1	2	1	4	3	1
	Avaries aux essieux	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	13	5	7	7	1	4	5	6	7	5	5	7	12
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	C.	»	2	»	2	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2	3	6	4	7	4
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	10	14	7	14	3	6	9	13	8	6	13	16	2	10
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	3	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	9	3	5	4	2	3	2	1	1	1	2	2	3	1
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	C.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1
		D.	19	10	14	4	3	1	3	2	»	2	3	1	4	4
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	34	32	25	20	12	16	13	8	9	23	17	18	22	9
		D.	54	70	45	19	23	15	14	16	20	26	26	28	33	21
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	31	22	15	13	22	9	12	7	24	11	19	17
		D.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	3	5	7	1	3	1	6	5	5	1	4
		D.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	C.	4	4	3	4	»	»	1	»	»	2	»	2	»	2
		D.	2	»	3	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	2
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	23	15	4	4	4	1	3	12	10	6	14	10	3
		D.	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
	Machines de manœuvres dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1	7	2	»	2	4	5	6	3	»	5
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.	8	9	12	9	7	12	10	7	2	9	7	3	2	1
		D.	»	2	1	1	3	»	»	»	»	»	1	»	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	31	19	30	18	9	8	2	8	8	7	16	10	18	5
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Autres négligences.	C.	33	43	19	19	16	18	1	13	14	14	19	11	11	3
		D.	12	11	11	7	3	4	12	3	3	9	9	4	7	1
	Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5	7	3	10	2	2	3	6	1	»	1
		D.	35	26	30	23	21	15	5	22	33	16	25	18	3	4
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	»	14	7	4	6	5	1	6	5	11	12	8	9	3
		D.	»	1	1	»	1	2	5	4	6	4	5	10	4	»

C : Collision.
D : Déraillement.

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

Des 107 déraillements et collisions de trains constatés en 1893, 25 ont fait des victimes, savoir (annexe XXVI) :

		1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années
Voyageurs	Tués	»	2	1
	Blessés	6	18	15
	Contusionnés	20	56	18
	Totaux	26	76	34
Agents de l'Administration.	Tués	1	»	2
	Blessés	21	15	15
	Contusionnés	23	22	17
	Totaux	45	37	34
	Ensemble	71	113	68

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

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

	1893.	1892.	Moyennes des 14 dernières années
Tués	7	4	7
Blessés	37	34	33
Contusionnés	19	19	16
Totaux	63	57	56

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

	1893.	1892	Moyennes des 14 dernières années.
Tuées	53	50	55
Blessées	34	25	39
Contusionnées	7	7	7
Totaux	94	82	101

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

	1891.	1892.	Moyennes des 14 dernières années
Tués.	47	48	70
Blessés	517	553	344
Contusionnés	229	233	151
Totaux . . .	793	814	565

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes (*voir* détails, annexe XXVII, littéra *C.* pour l'exercice 1893) :

	TUÉS.											BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.										
	1883	1884.	1885	1886.	1887.	1888.	1889	1890.	1891.	1892	1893.	1883.	1884.	1885	1886.	1887.	1888	1889.	1890	1891.	1892	1893
Dans les stations (1) .	20	13	22	26	13	13	22	20	18	9	18	194	149	161	166	184	322	412	472	524	515	485
Dans les ateliers. ( ) .					»	2	1	2	1	«	»					15	15	24	12	11	13	1
En accrochant des véhicules	2	2	2	1	2	2	6	3	5	6	2	25	24	20	12	31	37	43	48	59	37	52
En décrochant les vehicules	4	1	•	1	2	»	1	«	2	«	»	14	9	1	4	7	8	10	13	15	12	23
Gardes-barrières. (2) .	18	16	7	7	7	9	7	8	8	11	7	9	6	7	3	6	2	2	3	3	6	2
Gardes-routes. (2) .		5	3	4	»	4	1	3	5	4	1		9	6	1	5	1	4	5	2	4	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints .	2	1	2	»	»	1	»	«	»	»	1	19	22	21	9	12	3	6	18	20	10	10
Autres agents des trains chefs-gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . .	8	7	1	4	2	4	4	8	6	4	1	63	59	53	50	57	80	109	127	127	125	136
Agents atteints en dehors de tout service.	16	15	13	7	5	14	4	12	11	11	11	11	13	9	13	4	9	13	11	7	12	11
En réparant les voies et les bâtiments. . .	9	5	8	«	6	4	7	2	5	2	4	26	25	26	26	19	28	23	21	15	22	19
Agents d'autres administrations	5	5	5	6	4	5	2	2	2	1	2	8	5	11	13	10	8	7	12	19	14	7
Ensemble : tués, blessés et contusionnés . .	84	70	63	56	41	58	55	60	65	48	47	402	299	313	297	350	513	653	742	800	766	746

(1) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1883 à 1886.
(2) — — — l'année 1883.

Résumé pour 1893.

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

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints	dans les déraillements et collisions.	»	6	20	26
	par leur imprudence.	7	37	19	63
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	4	21	23	45
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	47	517	229	793
Personnes atteintes en circulant sur les voies ou en traversant les passages à niveau		22	34	7	63
Folie, suicide, ivresse, etc.		31	»	»	31
Ensemble pour l'année 1893. . .		108	615	298	1,021

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.
1880	176	268	188	632	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	309	280	791	171,905	112,378	124,020	43,500
1882	188	343	378	909	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	234	206	563	282,446	148,465	168,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,680	388,981	66,242
1887	97	349	109	553	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,360	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	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
Moyennes.	135	446	222	803	295,729	91,803	200,031	48,109

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

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 96 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service,* savoir : 35 voyageurs et 61 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 158 voyageurs et 1,980 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du Chemin de fer, 1,105 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 521 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1893, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 853 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	189
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le Chemin de fer.	6
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	18
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	126
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	306
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendus du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	99
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	8
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	101
Total. . .	853

Les contraventions constatées en 1892 étaient au nombre de 762. Il y a donc eu en 1893, une augmentation de 91 contraventions.

3e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I

Description du réseau.

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

	MÈTRES.		
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).	10,220	»	10,220
— — des Compagnies (2).	1,266,134	201,611	1,467,745
Longueur *effective* totale exploitée au 31 décembre en 1892 et 1893	1,276,354	201,611	(3)1,477,965

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

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

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à deux ou à trois Compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes a été de 178,422 mètres en 1893 et en 1892.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1893, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,226,685	96.11	201,611	100.00	1,428,296	96.64
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	3.89	»	»	49,669	3.36
Ce réseau se trouve établi :						
1° A double voie, sur une étendue de.	216,943	17.00	19,549	9.70	236,492	16.00
2° A simple voie, sur une étendue de.	1,059,411	83.00	182,062	90.30	1,241,473	84.00

La longueur *moyenne* exploitée des lignes concédées a été, en 1893 comme en 1892, de 1,477,965 mètres, dont 1,276,354 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger.

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

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres. En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893
Voies principales.	Sections belges	1,493,297	1,493,297	»
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	»
	Ensemble. . .	1,714,457	1,714,457	»
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		529,110	521,376	+ 7,734
	Totaux. . .	2,243,567	2,235,833	+ 7,734

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.42 p. % et les voies accessoires 23.58 p. % du réseau exploité en 1893. En 1892 ces rapports étaient de 76.68 p. % et de 23.32 p. %.

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

XXX. L'annexe XXX indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893.

Annexes à consulter.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1892 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1893	1892	1893	1892	1893	1892	Différences pour 1893
Stations	272	271	40	39	312	310	+ 2 (1)
Haltes	46	45	12	13	58	58	(2)
Points d'arrêt	61	60	1	•	62	60	+ 2 (3)
Totaux	379	376	53	52	432	428	+ 4

XXX.

Les 312 stations existant en 1893 comprennent 113 (4) *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XXX montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893. XXX.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1893	1892	Différences pour 1893
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées)	74	73	+ 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	191	185	+ 6
Totaux	265	258	7

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare privée et de neuf raccordements industriels reliés aux sections étrangères des

---

(1) Beythem et Boeschèpe (Flandre occidentale) précédemment classées parmi les haltes.

(2) *En plus :* Wonterghem (Flandre occidentale) antérieurement considérée comme point d'arrêt, et Eigenloo (Malines-Terneuzen) établie en 1893 ; — *en moins :* Beythem et Boeschèpe, (Flandre occidentale) transformées en stations en 1893.

(3) *En plus :* Keselberg (Flandre occidentale), Maarland (Liége à Maestricht) et Jambe-de-Bois (Nord-Belge) créés en 1893 ; — *en moins :* Wonterghem actuellement rangé parmi les haltes.

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

chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

Situation du matériel roulant.

XXXI. L'annexe XXXI donne, par Compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

		En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Locomotives		551 (2)	549 (2)	+ 2
Tenders		351	349	+ 2
Voitures à vapeur		10	10	»
Véhicules (1)	à voyageurs	859 (3)	851 (3)	+ 8
	à bagages	465 (4)	462 (4)	+ 3
	à marchandises	13,289	13,271	+ 18
	pour services divers	57	55	+ 2
	Ensemble	14,670	14,639	+ 31

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée (5) à la fin de l'année il y a :

		Par kilomètre de ligne : En 1893.	En 1892.
Matériel de traction.	Locomotives (6)	0.38	0.38
	Tenders	0.24	0.24

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

(2) Dont 24 (3) — 30 (4) — 4 affectés au service spécial des trains-tramways.

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

(6) Y compris les voitures à vapeur.

Annexes à consulter.

		Par kilomètre de ligne	
		En 1893.	En 1892.
Matériel de transport. (2)	Voitures à voyageurs (1)	0.64	0.64
	Fourgons à bagages	0.55	0.55
	Wagons à marchandises	9.94	9.92
	Véhicules divers	0.04	0.04
	Ensemble.	10.97	10.95

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1893, par les trains des chemins de fer concédés. XXXII.

Elle peut se résumer comme il suit :

		PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ		
		SUR LES LIGNES		Ensemble.
		exploitées par les Compagnies.	aboutissantes ou étrangères.	
Trains de voyageurs	En 1893.	6,031,769	96,934	6,128,703
	En 1892.	6,044,782	98,675	6,143,457
Différences pour 1893		— 13,013	— 1,741	— 14,754
Trains de marchandises	En 1893.	3,748,634	11,380	3,760,014
	En 1892.	3,678,879	11,001	3,689,880
Différences pour 1893		+ 69,755	+ 379	+ 70,134
Trains mixtes	En 1893.	1,044,138	29,787	1,073,925
	En 1892.	934,064	28,338	962,402
Différences pour 1893		+ 110,074	+ 1,449	+ 111,523
Totaux	En 1893.	10,824,541	138,101	10,962,642
	En 1892.	10,657,725	138,014	10,795,739
Différences pour 1893		+ 166,816	+ 87	+ 166,903

(1) Non compris les voitures à vapeur.

(2) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [*voir* note (1) de la page précédente].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1er. VOYAGEURS.

XXXIII. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1893 et en 1892, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
1re classe	587,977	589,092	— 1,115	1,057,979	1,100,149	— 42,170	1.80	1.87	— 0.07
2e —	2,611,096	2,463,407	+ 147,689	2,726,152	2,617,766	+ 108,386	1.04	1.06	— 0.02
3e —	17,978,098	16,657,128	+1,320,970	8,365,404	8,012,322	+ 353,082	0.46	0.48	— 0.02
Ensemble. . .	21,177,171	19,709,627	+1,467,544	12,149,535	11,730,237	+ 419,"98	0.57	0.60	— 0.03

Comparativement aux données correspondantes de 1892, le mouvement et la recette se sont accrus, respectivement, de 7.45 p. % et de 3.57 p. %.

L'augmentation du nombre de voyageurs en 1893 est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Grand Central belge (481,152 voyageurs en plus), du Nord belge (462,811 en plus), du Liégeois-Limbourgeois (193,272 en plus), de la Flandre occidentale (164,190 en plus) et de Gand-Eecloo-Bruges (67,160 en plus).

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes Nord belges (155,874 francs en plus), du Grand Central belge (121,308 francs en plus), de la Flandre occidentale (57,502 francs en plus) et du Liégeois-Limbourgeois (40,360 francs en plus).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1893	14,328	8,220 45
En 1892	13,336	7,936 75
Augmentation en 1893	992	283 70

(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 1893 et en 1892, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1893.	En 1892.	En 1893.	En 1892.
1re classe.	2.78 °/o	2.99 °/o	8.71 °/o	9.38 °/o
2e —	12.33 °/o	12.50 °/o	22.44 °/o	22.52 °/o
3e —	84.89 °/o	84.51 °/o	68.85 °/o	68.30 °/o
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 29.66 p. °/o du produit total de l'exploitation en 1893, et 29.57 p. °/o en 1892.

§ 2. BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
Transports	taxés au minimum (colis).	49,577	41,539	+ 8,038	308,976	253,286	+ 55,690
	— au poids (quintaux).	116,587	93,048	+ 23,539			

Le produit de ces transports entre pour 0.75 p. °/o dans la recette générale de l'exploitation en 1893, et pour 0.64 p. °/o en 1892.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	1,054,366	996,489	+ 57,877	2,026,638	2,003,771	+ 22,867
	— au poids (quintaux). . .	1,149,867	1,121,502	+ 28,365			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.95 p. °/o de la recette totale en 1893, et 5.05 p. °/o en 1892.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	130,847	122,115	+ 8,732	23,968,823	23,494,283	+ 474,540
	— au poids . . (tonnes).	15,752,827	15,129,319	+623,508			

Par rapport au chiffre correspondant de 1892, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1893, a donc augmenté de 474,540 francs ou de 2.02 p. %. Cet accroissement s'applique notamment au chemin de fer de Liège à Maestricht (169,916 francs en plus), au réseau Liégeois-Limbourgeois (136,422 francs en plus), aux lignes Nord belges (119,438 francs en plus), et au réseau de la Flandre occidentale (47,793 francs en plus).

Le produit de cette catégorie de transports constitue 58.51 p. % de la recette générale en 1893, et 59.24 p. % en 1892.

§ 5. FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1893.	1892.	Différence pour 1893.	1893.	1892.	Différence pour 1893.
Groups.	221,834	210,487	+11,347	47,587	43,726	+ 3,861

La recette des articles de finances correspond à 0.12 p. % du produit total de l'exploitation en 1893 et à 0.11 p. % en 1892.

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
Équipages	transportés à grande vitesse	117	116	+ 1	4,310	3,611	+ 699
	— à petite —	1,187	692	+ 495	11,054	10,478	+ 576
	Ensemble . . .	1,304	808	+ 496	15,364	14,089	+ 1,275

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. °/₀ de la recette générale en 1893 et en 1892.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1893.	1892.	Différences pour 1893.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
Transports effectués (1) à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions)	1,998	1,686	+ 312	44,662	37,207	+ 7,455
	— par tête (animaux)	2,847	2,915	— 68			
à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions)	9,305	7,677	+ 1,628	321,211	289,785	+ 31,426
	— par tête (animaux)	149,427	143,818	+ 5,609			
Ensemble : transports	taxés par envoi (expéditions)	11,303	9,363	+ 1,940	365,873	326,992	+ 38,881
	— par tête (animaux)	152,274	146,733	+ 5,541			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.89 p. °/₀ dans le produit total de l'exploitation en 1893. En 1892, cette proportion était de 0.82 p. °/₀.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : XXXIII.

en 1893, à	fr.	2,080,531
en 1892, à		1,795,806
Augmentation en 1893. . . .	fr.	284,725

Les produits extraordinaires forment 5.08 p. °/₀ de la recette totale en 1893 et 4.53 p. °/₀ en 1892.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Voyageurs . . . . . fr.	12,149,535	11,730,237	+ 419,298
Bagages.	308,976	253,286	+ 55,690
Marchandises petites . . .	2,026,638	2,003,771	+ 22,867
Marchandises grosses . . .	23,968,823	23,494,283	+ 474,540
Finances	47,587	43,726	+ 3,861
Équipages	15,364	14,089	+ 1,275
Chevaux et bestiaux	365,873	326,992	+ 38,881
Ensemble . . . fr.	38,882,796	37,866,384	+ 1,016,412
Produits extraordinaires . .	2,080,531	1,795,806	+ 284,725
Totaux . . . fr.	40,963,327	39,662,190	+ 1,301,137

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

Les recettes totales opérées en 1893 ont ainsi augmenté de 1,301,137 francs ou de 3.18 p. %, comparativement à celles qui ont été réalisées en 1892.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1892, les produits perçus en 1893 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1893.	
	EN 1893.	EN 1892.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	1,266,552	1,293,609	— 27,057	— 2.09
Chimay	552,077	564,725	— 12,648	— 2.24
Flandre occidentale	3,063,629	2,932,793	+ 130,836	+ 4.46
Gand-Eecloo-Bruges	733,882	698,212	+ 35,670	+ 4.86
Gand-Terneuzen	617,311	586,358	+ 30,953	+ 5.28
Grand Central belge	13,647,522	13,519,021	+ 128,501	+ 0.95
Hasselt-Maeseyck	163,604	163,814	— 210	— 0.13
Liège-Maestricht	1,473,182	1,266,962	+ 206,220	+ 16.28
Liégeois-Limbourgeois	2,663,772	2,478,528	+ 185,244	+ 7.47
Malines-Terneuzen	1,215,400	1,222,451	— 7,051	— 0.58
Nord belge	15,289,119	14,694,977	+ 594,142	+ 4.04
Taviers-Embresin	53,223	41,274	+ 11,949	+ 28.95
Termonde-Saint-Nicolas	224,054	199,466	+ 24,588	+ 12.33
TOTAUX	40,963,327	39,662,190	+ 1,301,137	+ 3.28

D'après les chiffres de ce tableau, l'augmentation absolue des produits bruts de l'exploitation, en 1893, porte principalement sur les lignes Nord belges (594,142 francs), de Liège à Maestricht (206,220 francs), du Liégeois-Limbourgeois (185,244 francs), de la Flandre occidentale (130,836 francs) et du Grand Central belge (128,501 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes, en 1893, est la plus forte sur les lignes de Taviers à Embresin (28.95 p. %), de Liège à Maestricht (16.28 p. %), de Termonde à Saint-Nicolas (12.33 p. %) et du Liégeois-Limbourgeois (7.47 p. %).

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

		En 1893.		En 1892.	
Voyageurs		29.66		29.57	
Bagages		0.75		0.64	
Marchandises	petites	4.95		5.05	
	grosses	58.31	100. »	59.24	100. »
Finances		0.12		0.11	
Équipages		0.04		0.04	
Chevaux et bestiaux		0.89		0.82	
Produits extraordinaires		5.08		4.33	

Annexes à consulter.

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1893. XXXIII.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1892.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1893.	
	EN 1893.	EN 1892.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. °/₀.
Anvers-Gand	773,311	794,773	— 21,462	— 2.70
Chimay	381,442	413,318	— 31,876	— 7.71
Flandre occidentale	1,736,944	1,700,128	+ 36,816	+ 2.16
Gand-Eecloo-Bruges	399,825	404,767	— 4,942	— 1.22
Gand-Terneuzen	330,123	318,897	+ 11,226	+ 3.52
Grand Central belge	7,167,382	7,406,994	— 239,612	— 3.23
Hasselt-Maeseyck	163,502	164,293	— 791	— 0.42
Liège-Maestricht	844,715	704,596	+ 140,119	+ 19.89
Liégeois-Limbourgeois	1,653,714	1,670,256	— 16,542	— 0.99
Malines-Terneuzen	682,456	688,800	— 6,344	— 0.92
Nord belge	5,625,723	6,001,386	— 375,663	— 6.26
Taviers-Embresin	29,585	22,033	+ 7,552	+ 34.27
Termonde-Saint-Nicolas	144,997	138,655	+ 6,342	+ 4.57
Totaux. . .	19,933,719	20,428,896	— 495,177	— 2.42

Le décroissement total des dépenses en 1893, par rapport à celles de 1892, est donc de 495,177 francs ou de 2.42 p. °/₀.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées principalement sur les lignes de Chimay (7.71 p. °/₀), du Nord belge (6.26 p. °/₀) et du Grand Central belge (3.23 p. °/₀).

Par contre, les dépenses ont augmenté notamment sur les lignes de Taviers à Embresin (34.27 p. °/₀), de Liège à Maestricht (19.89 p. °/₀) et de Termonde à Saint-Nicolas (4.57 p. °/₀).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1893, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	
Longueur kilométrique *moyenne* exploitée. .	1,477k.965	1,477k.965	»	
Parcours kilométrique des trains	10,962,642k	10,795,739k	+ 166,903k	XXXII.
Recettes brutes . . . . . fr.	40,963,527	59,662,190	+ 1,301,137	XXXIII.
Dépenses d'exploitation	19,933,719	20,428,896	— 495,177	
Recettes nettes . . . . . fr.	21,029,608	19,233,294	+ 1,796,314	
Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes	48.66 p. °/₀	51.51 p. °/₀	— 2.85 p. °/₀	

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

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Recette . . . fr.	27,716 03	26,835 67	+ 880 36
Dépense	13,487 27	13,822 31	— 335 04
Bénéfice	14,228 76	13,013 36	+ 1,215 40

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

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Recette . . . . . fr.	3.7366	3.6739	+ 0.0627
Dépense	1.8183	1.8923	— 0.0740
Bénéfice	1.9183	1.7816	+ 0.1367

VII.

Personnel.

XXXIV. L'annexe XXXIV présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1893.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1892 :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,535	2,506	+ 29
Agents divers et ouvriers	8,323	8,218	+ 105
Totaux. . .	10,858	10,724	+ 134

VIII.

Accidents.

XXXV. L'annexe XXXV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1893, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1892, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»	»
	Agents des Compagnies	»	»	»	»
Ensemble.	En 1893. . .	»	»	»	»
	En 1892. . .	»	1	5	6
Différences pour 1893. . .		»	— 1	— 5	— 6

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	2	4	»	6
	Agents des Compagnies.	12	26	2	40
	Personnes étrangères au service . .	14	12	2	28
Ensemble.	En 1893. .	28	42	4	74
	En 1892. .	23	26	2	51
Différences pour 1893. . .		+ 5	+ 16	+ 2	+ 23
Totaux . .	En 1893. . .	28	42	4	74
	En 1892. .	23	27	7	57
Différences pour 1893. . .		+ 5	+ 15	— 3	+ 17

IX.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1893 et 1892, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1893.	En 1892.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	60	96
Entraves apportées à la circulation des trains	28	17
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	1	7
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	3	3
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . .	116	84
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	11	22
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	»	1
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	4	7
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	3	»
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	2
Totaux	227	236
Diminution en 1893	9	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1893, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Établissement d'une seconde voie d'entrée à la station de la Tête-de-Flandre et exécution de travaux pour la pose d'une seconde voie entre Saint-Nicolas et Lokeren.

Construction à Saint-Nicolas d'un nouvel atelier contenant une remise aux locomotives, une remise avec fosse pour la visite et l'entretien du matériel roulant, une salle pour la réparation et l'entretien des bâches, et un atelier de peinture.

Construction sur châssis métalliques : 1° de 2 fourgons à bagages avec frein ; — 2° de 10 wagons plats à charbon de 10 tonnes.

Transformation : 1° des appareils de traction et de choc des locomotives, des fourgons et des voitures à voyageurs ; — 2° d'une voiture de 2e classe en voiture de 3e classe.

Adhésion aux modifications de tarifs proposées par l'administration des chemins de fer de l'État belge, en ce qui concerne les relations en services mixtes et internationaux.

Chimay.

Mise en œuvre, sur une étendue de 3,172 mètres, de traverses en hêtre créosotées, en remplacement de billes en chêne non créosotées.

Substitution de rails Vignole en acier de 30 kilogrammes par mètre courant, à des rails en fer, sur une longueur de 260 mètres, à la station d'Aublain.

Construction d'un auvent à la halle aux marchandises de la station de Momignies.

Remplacement des traverses en bois à 30 wagons à perches par des traverses mobiles en fer.

Renforcement des attelages à 60 wagons de diverses catégories, pour les mettre en rapport avec les prescriptions de la convention de Berne.

Flandre occidentale.

Renouvellement de 7,293 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 9 et de 12 mètres pesant 38 kilogrammes par mètre courant.

Consolidation de certaines parties de voie par la pose de 34,596 plaques d'assise en acier.

Établissement de 231 mètres courants de voies de service nouvelles dans la station de Ledeghem et à l'atelier de Saint-Michel.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses des passages à niveau des stations de Lophem, Zedelghem, Thourout, Roulers, Iseghem et Ingelmunster.

Agrandissement du bâtiment des recettes de la station de Roulers.

Construction d'une salle d'attente au point d'arrêt de Bisseghem et d'une annexe à l'atelier de tournerie.

Installation d'un pont à peser à Lendelede.

Création d'un point d'arrêt au hameau de Keselberg sur la ligne de Menin à Roulers.

Mise en service d'une nouvelle locomotive à voyageurs.

Augmentation de l'effectif du matériel à voyageurs de 10 voitures de 3e classe à couloir central.

Montage de 3 voitures de 1re classe à salon sur double suspension métallique.

Organisation du service de récolement des coupons à la sortie des stations de Lophem, Zedelghem, Thourout, Lichtervelde, Moorslede et Zonnebeke.

Adhésion à l'application en services mixtes et internationaux de divers tarifs spéciaux.

Classement plus favorable de plusieurs espèces de marchandises.

Extension du service des trains de voyageurs pour donner de nouvelles et meilleures correspondances aux points d'échange.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 7,376 mètres courants de voie en rails de fer de 6 mètres, au moyen de rails en acier de 9 et de 12 mètres.

Remplacement de 7,460 billes en sapin par des traverses en chêne.

Construction de 100 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations d'Evergem et de Steenbrugge.

Installation d'une nouvelle plaque tournante et d'un abri pour bâches dans la station d'Eecloo.

Établissement de nouvelles loges de garde entre Sleydinge et Waerschoot.

Ouverture à l'exploitation du raccordement de l'usine de MM. Baert frères à la station de Steenbrugge.

Construction d'un fourgon à bagages et d'un wagon fermé à marchandises, de 10 tonnes.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif intérieur pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, transports funèbres et animaux.

Gand-Terneuzen.

Remplacement, sur une longueur de 4 kilomètres environ, de rails en fer de 6 mètres par des rails en acier de 38 kilogrammes, et de billes en sapin par des traverses en chêne créosotées.

Construction de 180 mètres courants de nouvelles voies de service à la station de Sas-de-Gand.

Grand Central belge.

Mise en œuvre de 7,980 rails en acier en remplacement de rails en fer.

Établissement de 698 mètres courants de voies nouvelles de service dans les stations de Couvin, Gastuche, Tilly, Baarle-Nassau, Olloy, Melick-Herkenbosch, Vlodrop et Vireux-Viroin et dans les haltes de Neuville, Florival, Riel et Merlemont.

Agrandissement des bâtiments des recettes des stations de Marbais et de Charleroy (Ville-Haute).

Construction d'une salle d'attente à la halte de Spaelbeek, d'un magasin aux marchandises à la halte de Frasnes-lez-Couvin et d'une usine à dégraisser les lavettes à la station de Walcourt.

Extension du terre-plein de chargement de la station de Velm.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1° de la sucrerie de MM. Haffmans et Cie, à la station de Landen; — 2° de la ligne vicinale d'Oreye à Saint-Trond, à la gare de Saint-Trond.

Hasselt-Maeseyck.

Mise en œuvre de 476 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 2,695 billes en sapin par des traverses en chêne de plus fortes dimensions

Adhésion à diverses modifications de tarifs adoptées par le chemin de fer de l'État belge pour les transports en services mixtes et internationaux.

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 7,479 mètres courants de rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 7,993 billes en chêne par des traverses de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Établissement de 341 mètres courants de voies de service nouvelles, et agrandissement du hangar aux marchandises avec bureau pour commis, facteurs et gardes, à la station de Visé.

Substitution d'une barrière basculante à mouvement simultané, à une barrière à lisses ordinaire, à un passage à niveau à Maestricht.

Mise en œuvre de 14 changements de voie et de 6 croisements en acier, en remplacement d'appareils en fer.

Allongement des quais des haltes pour trains-tramways à Liège-Cornillon, Souverain-Wandre, Sarolay, Pont d'Argenteau et Souvré.

Installation de 24 appareils d'éclairage système breveté Nieuwenhuys, avec candélabres, aux stations de Visé, Eysden et Maestricht.

Établissement de constructions en maçonnerie pour magasins, lampisterie ou installations diverses, dans les stations de Wandre, Cheratte et Argenteau et dans la halte de Liège-Cornillon.

Exhaussement de l'aile gauche du bâtiment des recettes de la gare d'Argenteau.

Ouverture au service public de la halte à voyageurs de Maarland, avec quais d'embarquement, signaux, clôtures, etc.

Acquisition : 1° d'une nouvelle voiture à voyageurs de 1re classe; — 2° de trois paires de roues de rechange pour locomotives et de deux paires de roues pour tenders.

Renouvellement complet : 1° du foyer en cuivre rouge et du faisceau tubulaire en laiton de la chaudière d'une locomotive ; — 2° des garnitures des voitures de 1re classe avec amélioration du système de suspension des caisses par l'emploi de ressorts à boudin.

Réfection de la caisse de 20 wagons à charbon avec meilleurs essieux, boîtes à l'huile, traverses de tête, etc.

Remplacement de 6 essieux de wagons et de voitures.

Transformation d'une voiture de 1re classe en wagon de secours, avec acquisition du matériel nécessaire.

Mise en vigueur : 1° d'un tarif spécial pour l'expédition de divers produits de ou pour les gares du chemin de fer de l'Est français et les réseaux au delà; — 2° d'un nouveau tarif spécial réduit pour le trafic de certains produits métallurgiques destinés à l'exportation par navire de mer ; — 3° d'un tarif exceptionnel provisoire pour le transport de produits agricoles destinés à l'alimentation et au couchage du bétail ; — 4° d'un nouveau tarif mixte néerlandais pour l'envoi des marchandises, équipages, chevaux et bestiaux.

Extension du tarif exceptionnel provisoire pour les expéditions de houille, coke et briquettes de charbon à destination de certaines stations du Nord de la Belgique.

Extension, à certains trains, du service d'escorte des marchandises soumises au régime de douane.

Liégeois-Limbourgeois.

Remplacement de 900 mètres courants de rails en fer de 37 kilogrammes par des rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant, avec éclisses cornières.

Substitution de 9,000 traverses en chêne équarries à des billes en chêne demi-rondes.

Exhaussement de la voie au moyen de gros galets entre Tongres et Nederheim.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1° de la Fabrique nationale d'armes de guerre à la station de Herstal; — 2° du charbonnage de Belle-Vue et Bienvenue à la même station; — 3° de la ligne vicinale de Glons à Maestricht à la gare de Glons.

Malines-Terneuzen.

Construction de 1,394 mètres courants de nouvelles voies de service dans les stations de Saint-Nicolas, Terneuzen, Tamise, Sluyskil et Axel.

Parachèvement d'un hangar métallique et établissement d'une remise pour omnibus à Terneuzen.

Agrandissement du magasin à bois à Saint-Nicolas.

Établissement d'une halte à Eigenloo.

Acquisition : 1° d'une locomotive; — 2° de 10 wagons à haussettes de 10 tonnes (grand modèle); — 3° d'une pompe à vapeur système Worthington; — 4° d'un tour avec accessoires.

Nord belge.

Établissement ou modification de 2,517 mètres courants de voies à Dinant, Labuissière, Saint-Martin, Erquelinnes, Jemeppe, Engis, Flémalle-Haute et Amay.

Groupement des leviers de manœuvre et construction d'une fosse à descendre les roues de machines, avec abri, à la gare de Kinkempois.

Installation de signaux et d'enclanchements, construction d'un bâtiment pour forges, atelier de menuisier et magasin, et remplacement d'un treuil roulant de 8 tonnes par un de 10 tonnes, à la station de Huy.

Établissement d'abris fermés sur les quais à voyageurs de l'arrêt du Pont du Val-Saint-Lambert.

Allongement des quais à voyageurs de la station de Fontaine-Valmont et des points d'arrêt d'Aigremont et de Chokier.

Établissement d'une barrière pour la cour des marchandises à Ampsin.

Substitution de barrières roulantes en fer aux barrières à lisses ou à pivot de 2 passages à niveau.

Remplacement d'une traversée de voie ordinaire par une traversée jonction simple à l'entrée de la gare de Quévy.

Installation d'un treuil roulant de 8 tonnes, à Amay.

Substitution d'un pont à bascule avec tablier de 6 mètres à un appareil avec tablier de 4 mètres, à la station de Jambes.

Établissement d'une prise d'eau directe dans l'Ourthe pour l'alimentation des machines à Liège-Longdoz.

Amélioration du service de l'eau, installation de 2 réservoirs nouveaux, de conduites pour eau potable, d'une pompe de secours et d'un filtre Chamberland à la gare de Frameries.

Reconstruction : 1° de 80 wagons à caisse fixe, en remplacement de 59 wagons à minerais et de 21 wagons à houille; — 2° de 11 wagons plats à marbre, en remplacement de 11 wagons de la même catégorie.

Organisation d'un nouveau train : 1° entre Givet et Hastière; — 2° d'Erquelinnes à Charleroy; — 3° le lundi, de Statte à Liège-Longdoz, avec admission des ouvriers abonnés.

Prolongement jusqu'à Huy du parcours d'un train-tramway de Hastière à Namur, les dimanches et les jours fériés.

Établissement et ouverture au service public d'un point d'arrêt pour trains-tramways au passage à niveau de la Jambe-de-Bois.

Ouverture à l'exploitation de la gare privée des carrières et fours à chaux de Beez.

Création d'un contrôle unique, en Belgique, pour les trains internationaux de voyageurs circulant entre Erquelinnes et Herbesthal et vice-versa.

Publication : 1° du nouveau tarif intérieur du Nord belge pour le transport des voyageurs et des bagages; — 2° de nouvelles conditions réglementaires pour les transports internationaux de marchandises, par application de la Convention de Berne; — 3° de nouveaux tarifs pour les transports de houille, coke et briquettes en service franco-belge.

Mise en vigueur : 1° d'un nouveau tarif franco-belge pour le transport des voyageurs et des bagages (fixation à 3 jours au minimum de la durée de validité des billets aller-retour, et suppression en Belgique de la gratuité de transport des bagages); — 2° de nouvelles dispositions applicables aux transports d'explosifs.

Prorogation des tarifs exceptionnels n°s 6 et 6bis pour les transports de houille en destination de certaines stations du Nord du pays, avec emprunt des lignes du Grand Central belge.

Réduction de 25 p. % sur les prix de transport des produits destinés à l'alimentation et au couchage du bétail pendant la période du 15 juillet au 31 décembre.

Admission au tarif d'abonnement n° 7 des scories de hauts-fourneaux et des déchets de convertisseurs Bessemer.

Taviers à Embresin.

Renouvellement de toutes les parties en bois du pont de Branchon.

Ouverture à l'exploitation du raccordement : 1° de la râperie de Ramillies; — 2° de la sucrerie de M. Gilain, à Noville; — 3° de la sucrerie de M. Gilain, à Taviers (route de Namur).

Termonde à Saint-Nicolas.

Mise en service de 2 nouvelles chaudières de locomotives.

Classement plus favorable de diverses marchandises transportées en services mixtes et internationaux.

Organisation du contrôle des trains par les chefs de station.

ANNEXES

DE LA PARTIE A.

ACTIF. N° I. — *Bilan. — Situation générale depuis*

			SOMMES TOTALES.
Capital de premier établissement (annexe II et page 159)	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, ateliers, matériel fixe, etc., etc.	1,097,207,734 72	1,384,249,977 49
	Acquisition du matériel de traction et de transport pour l'ensemble du réseau 219,940,854 53	287,012,242 77	
	Idem repris aux compagnies 67,071,388 24		
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires (1).		41,090,438 79	
Approvisionnements en dépôt (2)		24,296,656 65	475,393,629 94
Intérêts	des recettes nettes de l'exploitation (3). . . 26,441,136 65	440,008,534 50	
	des soldes accumulés (3) 413,567,397 85		
Recettes brutes de l'exploitation (4)		3,310,686,075 75	3,315,625,155 68
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (4).		4,939,079 93	
		Ensemble . . . . . fr.	4,375,240,763 11

(1) *Voir* annexe VI.
(2) — — XXII.
(3) — — VII.
(4) — — IX et X.

l'origine jusque fin 1893. PASSIF.

			SOMMES TOTALES.
Amortissement des capitaux.	à 4 p. °/o jusqu'au 31 décembre 1886 . . . . . fr.	43,640,992 21	
	à 3 1/2 p. °/o, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1er janvier 1887.	27,463,983 69	
	à 3 1/2 p. °/o, des capitaux utilisés depuis le 1er janvier 1887 . .	674,623 87	77,664,185 15
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II).		5,884,585 38	
Reste à amortir le 31 décembre 1893		. . . . .	1,306,555,792 34
Capital de premier établissement (*voir* actif) (1). .fr.			1,384,219,977 49
Charges des capitaux utiles (2).	1,138,844,265 01		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (2).	173,710,527 73		
Redevance ou loyer pr l'usage de la ligne de Spa à la frontière (2).	10,646,538 83	1,324,840,850 14	
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de l'exploitation (2).	1,639,518 57		1,331,773,521 91
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails (2).	478,125 87		
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances (2). .	1,883,745 34	6,932,674 77	
Intérêts à 4 p. °/o des soldes *passifs*, accumulés de 1839 à 1858 (2).	4,570,803 56		
Dépenses d'exploitation (annexe VI) . . . . . .fr.			1,941,283,473 17
. . . . .			
Total du passif. . . . . .fr.			4,657,276,975 57
Pour balance. — Parachèvement sur compte d'exploitation (*voir* actif) . . . .fr.		11,090,438 79	
Renouvellement des approvisionnements.		24,296,656 65	(3)217,963,787 54
Soldes actifs accumulés (3) en caisse .fr. 49,500,832 37 ; intérêts . .fr. 133,075,859 73		182,576,692 10	
Ensemble. . . . . fr.			4,875,240,763 11

(1) Le capital afférent aux lignes exploitées ne s'élève qu'à fr. 1,538,270,625-79 : *voir* p. 4 et annexe XIII.

(2) *Voir* annexe VII.

(3) Soit avec l'amortissement, un solde de fr. 280,745,387-31 qui se réduit à fr. 156,667,527-38, sans les intérêts en compte-courant (p. 8).

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.	349,378,740 66		
b) — en construction	9,645,280 07	364,908,606,11	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (*voir* passif) .	5,884,585 38		
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :			529,857,821 97
a) Lignes en exploitation . . . . . fr.	156,004,324 10	164,949,215 86	
b) Parachèvement y relatif	8,944,891 76		
C. Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.) Lignes en exploitation . . . . fr.	18,027,211 05		18,446,696 30
— en construction	419,485 25		
D. Capital appliqué aux lignes rachetées :			
a) Prix des lignes rachetées . . . . . fr.	435,138,677 16		491,748,659 74
b) Parachèvement effectué par l'Etat.	56,609,982 58		
E. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes.			8,771,824 66
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. (1)			38,216,255 90
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.			10,466,476 15
			1,097,207,734 72
H. Acquisition de *I.* matériel pour l'ensemble du réseau exploité . . . . . fr.	219,940,851 53		287,012,242 77
repris aux compagnies.	67,071,388 24		
Total du capital de *premier établissement* (2) . . . . . fr.			1,384,219,977 49

(1) Le coût des ateliers de Malines a été déduit de cette rubrique et reporté à la première (A) qui comprend tous les ateliers.
(2) *Voir* détails, annexe XXVIII.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1893. **PASSIF.**

				CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Amortissement des capitaux.	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 (1)	43,640,992 21		
	à 3 ½ p. % des capitaux unifiés fin 1886, soit depuis 1887 (2)	27,463,983 69		
	à 3 ½ p. % des capitaux utilisés depuis 1887	674,623 87	71,779,599 77	
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles (3)	3,774,540 27		77,664,185 15
	Participation des villes dans divers travaux (3)	391,181 88		
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond (4)	1,361,892 99		
	Travaux abandonnés. Anvers à Tilbourg.	278,449 14		
	Travaux abandonnés. Wavre à Jodoigne.	78,521 10	5,884,585,38	
Reste à amortir.	Lignes en exploitation		1,296,491,027 02	1,306,555,792 34
	Lignes en construction. Capital	9,645,280 07		
	Lignes en construction. Intérêts intercalaires	419,485 25	10,064,765 32	
	Total égal à l'actif (4) fr.			1,384,249,977 49

(1) Annexé n° 1 du Compte rendu de 1886 et n° VII de 1887.
(2) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.
(3) Annexe X.
(4) Le capital afférent aux lignes exploitées ne s'élève qu'à fr. 1,368,270,626-79 : *voir* p. 4, et annexe XIII.

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses d'exploitation de 1893. (Évaluation.)	Services communs. . . . . fr.	1,353,751 32	
	Voies et travaux	19,517,959 79	
	Traction et matériel	37,087,953 33	(1)81,969,346 18
	Transports.	21,947,738 98	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	1,959,486 58	
Crédits supplémentaires pour les exercices périmés et clos et rattachés au Budget de l'exercice 1893 . . . . . fr.		102,456 18	
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1). . . . . fr.			63,639,562 45
		Fr.	145,608,908 63

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

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décembre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr.	41,300,280 34	
			Amortissemt.	4,307,149 31	46,067,565 26
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . .	427,590 90	
			Amortissemt.	32,544 68	
	Capital dépensé depuis 1887 . .		Intérêts. . .	3,504,530 27	55,045,333 26
			Amortissemt.	183,981 46	3,688,511 73
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.				4,789,256 27	
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. .				500,000 »	
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1). .				17,500 »	
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps.				48,468 49	65,968 49
Solde pour balance. . .	Encaisse de l'exploitation (2)			49,500,832 37	
	Intérêts en compte courant (3)			133,075,859 73	182,576,692 10
			Fr.		237,687,993 85

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

(2) Savoir : fr. 40,906,605-18 + 65,639,562-45 — 55,045,335-26 = fr. 49,500,832-37.

(3) Savoir : fr. 126,180,101 25 + 5,848,054-63 + 1,115,692-54 — 65,968-49 = fr. 133,075,859-73.

L'EXPLOITATION. — *Exercice* 1893. AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs . . . . . .fr.	47,123,591 84	
	Tickets d'entrée dans les stations	163,308 70	
	Bagages	1,396,002 77	
	Petites marchandises.	9,658,166 40	
	Grosses marchandises	81,856,771 18	145,547,138 99
	Finances	234,378 59	
	Équipages	69,061 54	
	Chevaux et bestiaux	1,538,528 38	
	Produits extraordinaires (*voir* détails pp. 48 et 49)	3,507,029 59	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			61,769 64
		Fr.	(1)145,608,908 63

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

Exercice 1893. — *Charges et ressources* (1).

Solde au 31 décembre 1892 . . .	De l'encaisse de l'exploitation (2). . . . .fr.	40,906,603 18	167,086,704 41
	Des intérêts en compte courant (2).	126,180,101 23	
Intérêts à 3 ½ p. % des soldes accumulés.		5,818,034 65	
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1892		63,639,562 45	70,601,289 44
Intérêts de ces recettes nettes $\left(\frac{3\ 1/2\ \text{p. }\%}{2}\right)$		1,113,692 34	
		Fr.	237,687,993 85

(1) Pour ce compte depuis l'origine *voir* annexe VII.
(2) Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1892.

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

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893 (1).
Recettes brutes . . . . . des transports et produits extraordinaires.	134,525,110 04	136,855,369 87	141,190,895 75	142,736,211 33	139,937,101 88	145,547,138 99
Recettes brutes . . . . . diverses.	87,506 41	64,714 47	60,923 32	80,344 49	89,247 92	61,769 64
Intérêts des soldes actifs (*a*)	3,705,813 77	4,231,810 60	4,774,210 24	5,125,458 56	5,509,329 79	5,848,034 65
Intérêts réciproques en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploitation (*a*).	1,078,722 54	1,088,597 15	1,001,110 17	1,025,360 72	1,007,053 62	1,113,692 34
Ressources totales.	136,397,152 76	142,243,492 09	147,027,139 48	148,967,375 10	146,542,733 21	152,570,635 62
Dépenses d'exploitation	69,971,328 50	74,714,532 80	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,128 76	81,969,346 48
Transports en service effectués sur les lignes concédées avant 1883	13,474 69	447 47	»	»	»	»
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	4,630,024 43	4,885,906 14	5,076,115 53	5,153,667 91	4,995,228 91	5,289,256 27
Intérêts y relatifs en compte courant (*a*)	42,936 02	44,947 01	46,603 51	47,282 09	45,895 75	48,168 49
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails (*a*).	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »
Charges des capitaux (2) . . . . Intérêts à 3 1/2 p. %	42,929,163 75	43,331,239 39	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,644 74	45,232,401 51
Charges des capitaux (2) . . . . Amortissement progressif	3,678,530 07	3,831,501 10	3,995,658 65	4,169,474 16	4,350,783 21	4,523,675 48
Dépenses totales.	121,282,957 46	126,832,073 91	136,991,473 17	137,999,625 75	136,865,451 34	137,080,647 93
Solde (3) . . . . . Insuffisance	»	»	»	»	»	»
Solde (3) . . . . . Excédent	15,114,195 30	15,411,418 18	10,035,666 31	10,967,749 35	9,677,281 87	15,489,987 69
Situation non compris les intérêts en compte courant repris sous les litteras (*a*).						
Solde . . . . . Insuffisance	»	»	»	»	»	»
Solde . . . . . Excédent	10,390,095 01	10,150,457 44	4,324,449 41	4,881,742 16	3,224,294 21	8,594,229 19

(1) Chiffres approximatifs en attendant l'apurement complet des comptes.
(2) Savoir : 3.7904798 p. % jusqu'en 1961, pour les capitaux unifiés fin 1886 (p. 89 de 1887), et 5.665781 p. % pendant quatre-vingt-dix ans, pour les capitaux utilisés annuellement depuis 1887. Avant 1887, la charge a été de 4.120775 p. % indistinctement.
(3) Pour les années antérieures voir l'annexe VII

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

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES. RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (1)	RECETTES nettes DISPONIBLE pour intérêts et amortissement des capitaux.	DÉPENSES. DÉPENSES budgétaires définitives.	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	Coefficients des frais d'exploitation.
1835	13.5	268,997 50	365 »	100,515 06	168,847 44	»	168,847 44	62 68
1836	35.7	825,132 85	401 16	394,458 34	431,135 67	»	431,135 67	52 22
1837	90 8	1,416,982 94	892 24	227,886 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	83 91
1838	262.6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	»	2,768,616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	»	3,082,994 23	71 89
1840	324.7	5,335,167 05	20,779 33	2,277,952 30	3,077,994 08	»	3,077,994 08	57 47
1841	340 5	6.226,333 66	55,475 43	1,812,421 14	4,469,387 95	»	4,469,387 95	71 15
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	3,022,388 18	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485.5	8,994,439 33	34,382 54	3,634,967 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	19,099 99	6,114,365 08	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 77
1846	559.8	13,572,573 03	26.998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	83,328 »	7,069,950 78	52 14
1847	569.6	14,696,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594.9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 »	8,603,178 47	69 93
1849	624.6	13,241,431 78	50,096 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624.6	15,059,346 48	47.250 06	5,911,729 15	9,194,867 39	149,634 »	9,045,233 39	59 88
1851	624.6	16,288,464 87	49,826 62	7,729,368 55	8,608,922 91	236,947 20	8,371,975 74	51 21
1852	624.6	17,337,238 69	70,329 46	8,912,750 97	8,495.317 18	239,596 »	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,683 16	9,732,551 98	10.013,360 08	230,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	636.6	22,667,739 23	80,835 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260,480 »	11,031,958 49	48 50
1855	652.4	24,510,116 74	113,826 37	11,565,686 41	13,058.256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713 1	24,578,540 38	126,548 44	10,066,800 15	14,638,288 67	311,921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	25,507,617 32	91.327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27,277,926 01	102,880 30	12,418,834 37	14,961,971 94	409,445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28.050,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 »	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,601,994 38	83,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,264 63	81,927 03	18,360,295 85	15,393,895 81	225,730 »	15,138,165 81	44 88
1862	748.6	32,548,285 76	113,455 61	17,453,165 01	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,898,435 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,963 70	156,319 55	15,626,644 15	45 99
1864	748.6	36,099,002 58	230,914 32	18,957,800 75	17,372,116 15	88,065 90	17,284,050 25	47 58
1865	749.2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,409,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,852,330 98	135,492 56	17,913,759 51	24,074,061 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862.7	43,387,254 90	122,274 75	18,829,156 88	24,680,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868.7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,985 06	296,945 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,628,106 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1.871.1	85,822,196 70	153,768 14	23.018,586 13	62,957,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925.1	87,160,707 76	125,834 43	26,711,178 12	60,575,364 07	374,387 27	60,200,976 80	68 97
1875	1,966.5	89,124,015 81	171,889 78	30,888,925 91	58,407,009 68	234,158 30	58,172,851 38	65 15
1876	2,053.2	90,519,922 84	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 08	57,724,438 83	63 69
1877	2,144.7	90,309,704 84	103,656 99	34,977,222 54	55,436,139 29	203,855 24	55,232,284 05	61 09
1878	2,435.3	95,697,098 92	98,794 68	38,060,757 17	57,735,136 43	215,413 36	57,519,723 07	60 04
1879	2,552.0	100,085,161 34	105,708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,724.0	113,785,288 40	88,785 01	45,216,760 01	68,657,314 40	467,530 24	68,189,784 16	59 88
1881	2,869.5	113,395,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,554 85	658,272 34	71,006,282 51	62 56
1882	3,004.0	119,256,301 41	90,131 37	44,537,524 46	74,808,908 32	313,161 48	74,495,746 84	62 42
1883	3,074.1	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 40	73,421,071 37	319,286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,129.0	120,103,201 14	90,285 39	48,368,694 76	71,824,791 77	326,672 32	71,498,119 45	59 49
1885	3,173.1	119,669,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,199.9	116,439,621 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,550 15	6,257 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,216.6	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	»	66,689,605 26	53 72
1888	3,225.8	131,525,110 04	87,506 41	61,641·287 95	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,855,369 87	64,714,47	62,205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,248.6	141,190,895 75	60.923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	»	84,045,523 46	59 50
1891	3.269.4	142,736,211 33	80,344 49	58,592,041 06	84,224,514 76	»	84,224,514 76	58 97
1892	3,275.8	139,937,101 88	89,247 92	57,545,921 04	82,480,428 76	»	82,480,428 76	58 90
(2) 1893	3,278.7	145,547,138 99	61,769 64	63,639,562 45	81,969,346 18	»	81,969,346 18	56 29
		6,310,686,075 75	4,939,079 93	1,374,341,682 51	1,941,283,473 17	11,090,438 79	1,930,193,034 38	
		3,315,625,155 68		3,315,625,155 68				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 3,774,540-27 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect.

(2) Chiffres approximatifs.

N° VII. — *Comptes généraux annuels de*

ANNÉES.	RESSOURCES.				CHARGES.				
	Recettes nettes de l'exploitation. (*Voir* tabl. VI.)	Intérêts de six mois y relatifs.	Intérêts pleins des soldes actifs accumulés.	TOTAL.	CAPITAUX des lignes exploitées. Intérêts.	CAPITAUX des lignes exploitées. Amortissements.	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 concessionnaires pour transport en service.
	1.	2.	3	4	5	6	7.	8	9
1835	100,515 06	2,010 30	»	102,525 36	32,533 49	982 52	»	»	»
1836	394,458 34	7,889 17	2,760 37	405,107 88	132,307 74	4,029 03	»	»	»
1837	227,886 46	4,557 73	13,511 22	245,955 41	398,152 76	12,226 25	»	»	»
1838	329,651 02	6,593 02	6,934 19	343,178 23	1,014,857 20	31,361 41	»	»	»
1839	1,199,892 63	23,997 85	»	1,223,890 48	1,571,717 24	49,458 86	»	»	»
1840	2,277,952 30	45,559 05	»	2,323,511 35	2,156,650 61	69,501 73	»	»	»
1841	1,812,421 14	36,248 42	»	1,848,669 56	2,592,683 89	85,187 72	»	»	»
1842	3,022,388 18	60,447 76	»	3,082,835 94	3,317,520 47	116,765 03	»	»	»
1843	3,634,967 35	72,699 35	»	3,707,666 70	4,495,448 06	150,968 24	»	»	»
1844	5,270,433 72	105,408 67	»	5,375,842 39	5,691,385 64	193,292 25	»	»	»
1845	6,114,565 06	122,291 30	»	6,236,856 36	5,958,889 18	209,313 69	»	»	»
1846	6,446,292 44	128,925 85	»	6,575,218 29	6,156,414 87	223,923 69	»	»	»
1847	5,274,902 68	105,498 05	»	5,380,400 73	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	»	»
1848	3,445,313 82	68,906 28	»	3,514,220 10	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	»	»
1849	5,127,421 80	102,548 44	»	5,229,970 24	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	»	»
1850	5,911,729 15	118,234 58	»	6,029,963 73	6,756,331 23	282,750 71	388,155 61	»	»
1851	7,729,368 55	154,587 37	»	7,883,955 92	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	»	»
1852	8,912,750 97	178,255 02	»	9,091,005 99	6,786,905 84	307,483 46	424,031 15	»	»
1853	9,732,651 98	194,651 04	»	9,927,203 02	6,820,956 28	321,099 86	607,760 64	»	»
1854	11,456,126 03	229,122 52	»	11,685,248 55	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	»	»
1855	11,565,686 41	231,313 73	»	11,797,000 14	7,046,592 68	355,072 76	1,201,437 75	»	»
1856	10,066,800 15	201,336 »	»	10,268,136 15	7,199,685 03	374,326 92	1,424,423 90	»	»
1857	11,078,085 95	221,561 72	»	11,299,647 67	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	»	»
1858	12,418,834 37	248,376 69	»	12,667,211 06	7,986,487 »	430,503 02	1,683,086 08	»	»
1859	13,671,799 97	273,436 »	6,833 66	13,952,069 63	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	»	»
1860	15,413,295 05	308,265 90	153,720 97	15,875,281 92	8,041,748 50	468,545 46	1,800,374 68	»	»
1861	18,369,295 85	367,385 92	375,465 35	19,112,147 12	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516,15	»	»
1862	17,453,165 01	349,063 30	714,406 94	18,516,635 25	8,304,849 »	515,924 94	2,000,941 10	»	»
1863	18,193,450 61	363,869 01	1,021,403 37	19,578,722 99	8,569,436 92	545,173 69	2,147,171 22	»	»
1864	18,957,800 75	379,156 02	1,353,222 15	20,690,178 92	8,731,218 39	562,524 15	2,357,471 18	»	»
1865	18,662,361 44	373,247 23	1,713,837 77	20,749,446 44	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	»	»
1866	14,906,820 93	298,136 42	2,062,857 49	17,267,814 84	9,166,665 92	631,488 85	3,080,420 11	»	»
1867	15,925,151 02	318,503 02	2,237,191 92	18,480,848 96	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	»	»
1868	17,913,759 51	358,275 19	2,420,849 41	20,692,884 11	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	»	»
1869	18,829,156 88	376,583 14	2,675,239 64	21,880,999 66	9,919,144 54	737,319 13	3,562,595 18	»	»
1870	19,440,569 16	388,811 38	2,980,312 23	22,809,692 77	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	»	»
1871	31,666,772 70	633,335 45	3,322,613 96	35,622,722 11	11,444,590 »	845,445 05	8,947,687 76	»	»
1872	27,209,169 85	544,183 40	3,894,434 86	31,637,788 11	12,168,512 51	902,142 13	9,988,803 31	146,538 83	»
1873	23,018,586 13	460,371 72	4,228,023 07	27,706,980 92	19,298,408 30	1,154,595 56	10,933,325 51	500,000 »	»
1874	26,711,178 12	534,223 56	4,056,175 80	31,301,577 48	21,308,246 05	1,262,858 45	10,914,315 02	500,000 »	»
1875	30,888,925 91	617,778 52	3,944,156 39	35,450,860 82	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 »	»
1876	32,682,775 35	653,655 51	3,933,319 46	37,269,750 31	24,563,931 44	1,470,608 78	10,034,785 75	500,000 »	»
1877	34,977,222 54	699,544 45	3,957,022 54	39,633,789 53	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 »	»
1878	38,060,757 17	761,215 14	3,948,804 53	42,770,776 84	35,958,616 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 »	»
1879	40,744,101 51	814,882 03	3,980,688 42	45,539,671 96	37,311,413 »	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 »	»
1880	45,216,760 01	904,335 20	4,060,454 »	50,181,549 21	39,531,761 30	2,222,294 42	4,504,122 39	500,000 »	»
1881	41,832,932 11	836,658 64	4,195,287 19	46,864,877 94	42,085,242 93	2,393,103 56	4,590,590 83	560,000 »	117,672 36
1882	44,537,524 46	890,750 49	4,080,187 55	49,508,462 50	44,473,237,84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 »	»
1883	48,527,668 40	970,553 37	3,987,429 65	53,485,651 42	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 »	149,961 90
1884	48,368,694 76	967,373 90	3,972,499 91	53,308,568 57	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 »	200,000 »
1885	49,719 232 73	994,384 65	3,902,388,71	54,616,006 09	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,998 44	500,000 »	600,000 »
1886	50,612,958 51	1,012,259 17	3,840,058 81	55,465,276 49	48,401,887 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 »	400,000 »
1887	57,448,140 86	1,005,342 47	3,327,625 69	61,781,109 02	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 »	157,962 15
1888	61,641.287 95	1,078,722 54	3,705,813 77	66,425,824 26	42,929,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 »	13,474 69
1889	62,205,551 54	1,088,597 15	4,234,810 60	67,528,959 29	43,334,239 39	3,831,501 16	4,385,906 14	500,000 »	447 47
1890	57,206,295 61	1,001,110 17	4,774,210 24	62,981,616 02	43,810,072 02	3,995,658 65	4,576,115 53	500,000 »	»
1891	58,592,041 06	1,025 360 72	5,125,458 56	64,742,860 34	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 »	»
1892	57,545,921 04	1,007,053 62	5,569,329 79	64,062,304 45	44,975,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 »	»
1893	(1) 63,639,562 45	1,113,692 34	5,848,034 65	70,601,289 44	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,256 27	500,000 »	»
	1,374,341,682 51	26,441,136 65	113,567,397 85	1,514,350,217 01	1,067,064,665 24	71,779,599 77	173,710,527 73	10,646,538 83	1,639,518 57

(1) Chiffres approximatifs pour 1893 en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) *Voir* renvoi n° 1 du tableau IV.

N. 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. . . . . 4.120775

2° de 1887 à fin 1895 { a) pour le capital restant à amortir fin 1886 (*voir* p. 89 de 1887) 3.7904798
b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 . . . . . 3.665781

l'exploitation d'après les résultats définitifs.

				SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.	
Intérêts relatifs aux avances faites par le Trésor. (Col. 7, 8 et 9.) 10.	Intérêts du capital avancé par le Trésor pour approvisionnement supplémentaire de rails. 11.	Intérêts pleins des soldes passifs accumulés. 12.	TOTAL. 13.	ACTIF. 14.	PASSIF. 15.	ACTIF. 16.	PASSIF. 17
»	»	»	33,516 01	69,009 35	»	69,609 35	»
»	»	»	136,336 77	268,771 11	»	337,780 46	»
»	»	»	410,381 01	»	164,425 60	173,354 86	»
»	»	»	1,046,218 61	»	703,040 38	»	529,685 52
»	»	21,187 42	1,642,363 52	»	418,473 04	»	948,158 56
»	»	37,926 34	2,264,078 68	59,432 67	»	»	888,725 89
»	»	35,319 03	2,713,420 64	»	864,751 08	»	1,753,476 97
»	»	70,139 08	3,504,424 58	»	421,583 64	»	2,175,065 61
»	»	87,002 62	4,733,418 92	»	1,025,752 22	»	3,200,817 83
»	»	128,032 71	5,012,710 60	»	636,868 21	»	3,837,686 04
»	»	153,507 44	6,321,710 31	»	84,853 95	»	3,922,539 99
»	»	156,901 60	6,537,240 16	37,978 13	»	»	3,884,561 86
»	»	155,382 47	6,832,294 24	»	1,451,893 51	»	5,336,455 37
463 68	»	213,458 21	7,169,602 45	»	3,655,382 35	»	8,991,837 72
1,498 90	»	359,673 51	7,603,505 40	»	2,373,535 16	»	11,365,372 88
3,055 11	»	454,614 92	7,885,734 05	»	1,855,770 32	»	13,221,143 20
3,881 56	»	528,845 73	8,008,644 91	»	124,688 99	»	13,345,832 19
4,029 76	»	533,833 29	8,056,494 05	1,034,511 94	»	»	12,311,320 25
4,240 31	»	492,452 81	8,248,347 20	1,678,855 82	»	»	10,632,464 43
6,077 61	»	425,298 58	8,543,628 29	3,141,620 26	»	»	7,490,844 17
8,998 54	»	299,633 77	8,914,751 34	2,882,248 80	»	»	4,608,595 37
12,014 38	»	184,343 81	9,197,023 90	1,071,112 25	»	»	3,537,483 12
14,244 24	»	141,499 32	10,050,187 15	1,249,460 52	»	»	2,288,022 60
15,090 81	»	91,520 90	10,208,347 06	2,458,864 »	»	170,841 40	»
16,830 06	»	»	10,279,886 79	3,672,182 84	»	3,843,024 24	»
17,676 53	»	»	10,331,672 39	5,543,609 53	»	9,386,633 77	»
18,003 75	»	»	10,638,607 36	8,473,539 76	»	17,860,173 53	»
19,905 16	»	»	10,841,724 45	7,674,910 80	»	25,535,084 33	»
20,009 41	»	»	11,283,253 54	8,295,469 45	»	33,830,553 78	»
21,471 71	»	»	11,674,788 43	9,015,390 49	»	42,845,944 27	»
23,574 71	»	»	12,023,953 45	8,725,492 99	»	51,571,437 26	»
24,804 08	»	»	12,909,379 08	4,358,435 76	»	55,929,873 02	»
30,804 20	»	»	13,889,486 65	4,591,362 31	»	60,521,235 33	»
33,723 07	»	»	14,332,628 49	6,360,255 62	»	66,881,490 95	»
36,712 92	»	»	14,254,684 80	7,626,314 86	»	74,507,805 81	»
35,625 95	»	»	14,252,149 58	8,557,543 19	»	83,065,349 »	»
34,731 33	»	»	21,327,199 69	14,205,522 42	»	97,360,871 42	»
89,476 88	»	»	23,308,082 89	8,339,705 22	»	105,700,576 64	»
102,086 11	»	»	32,003,162 63	»	4,296,181 71	101,401,394 93	»
116,833 26	»	»	34,102,062 67	»	2,800,485 19	98,603,909 74	»
118,613 15	»	»	35,721,783 57	»	270,922 75	98,332,986 99	»
119,903 08	»	»	36,677,173 83	592,576 51	»	98,925,563 50	»
107,847 86	»	»	39,839,239 89	»	205,450 27	98,720,113 23	»
40,116 85	»	»	41,973,679 60	797,097 24	»	99,517,210 47	»
42,144 84	»	»	43,545,532 47	1,994,139 49	»	101,511,349 96	»
43,704 24	»	»	46,810,719 33	3,370,829 88	»	104,882,179 84	»
52,541 22	»	»	49,742,369 06	»	2,877,491 12	102,004,688 72	»
55,759 36	»	»	51,827,409 96	»	2,318,947 46	99,685,741 26	»
49,607 46	31,745 84	»	53,838,894 89	»	373,243 47	99,312,497 79	»
53,332 83	75,533 46	»	55,061,348 73	»	1,752,780 16	97,559,717 63	»
52,887 97	80,000 »	»	56,174,253 46	»	1,558,247 37	96,001,470 26	»
58,709 98	80,000 »	»	56,391,727 11	»	926,450 62	95,075,019 64	»
53,743 83	80,000 »	»	50,975,735 26	10,805,373 76	»	105,880,393 40	»
44,805 77	25,846 57	»	51,311,628 96	15,114,195 30	»	120,994,588 70	»
42,936 02	17,500 »	»	52,117,541 11	15,411,418 18	»	136,405,006 88	»
44,947 01	17,500 »	»	52,945,949 71	10,035,666 31	»	146,441,673 19	»
46,603 51	17,500 »	»	53,775,110 99	10,967,749 35	»	157,409,422 54	»
47,282 09	17,500 »	»	54,385,022 58	9,677,281 87	»	167,086,704 41	»
45,895 75	17,500 »	»	55,111,301 75	15,489,987 67	»	18,576, 692 10	»
1,883,754 34	(2) 478,125 87	4,570,803 36	1,331,773,524 91	213,737,915 67	31,161,253 57		
				182,576,692 10			

N° VIIbis. — *Comptes généraux annuels de l'exploitation d'après les résultats définitifs.*

(Reproduction de l'annexe VII, abstraction faite des intérêts en compte courant.)

Années	RECETTES nettes de L'EXPLOITATION.	CHARGES. CAPITAUX des lignes exploitées intérêts et amortissements réunis.	CHARGES. Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	CHARGES. SOMMES bonifiées aux compagnies concessionnaires pour transports en service.	TOTAL.	SOLDES ANNUELS. ACTIF.	SOLDES ANNUELS. PASSIF.	SOLDES ACCUMULÉS. ACTIF.	SOLDES ACCUMULÉS. PASSIF.
1835	100,515 06	33,516 01	»	»	33,516 01	66,999 05	»	66,999 05	»
1836	394,458 34	136,336 77	»	»	136,336 77	258,121 57	»	325,120 62	»
1837	227,886 46	410,381 01	»	»	410,381 01	»	182,494 55	142,626 07	»
1838	329,651 02	1,046,218 61	»	»	1,046,218 61	»	716,567 59	»	573,941 52
1839	1,199,892 63	1,621,176 10	»	»	1,621,176 10	»	421,283 47	»	995,224 99
1840	2,277,952 30	2,226,152 34	»	»	2,226,152 34	51,799 96	»	»	943,425 03
1841	1,812,421 14	2,677,871 61	»	»	2,677,871 61	»	865,450 47	»	1,808,875 50
1842	3,022,388 18	3,434,285 50	»	»	3,434,285 50	»	411,897 32	»	2,220,772 82
1843	3,634,967 35	4,646,416 30	»	»	4,646,416 30	»	1,011,448 95	»	3,232,221 77
1844	5,270,443 72	5,884,677 89	»	»	5,884,677 89	»	614,241 17	»	3,846,465 94
1845	6,114,565 06	6,168,202 87	»	»	6,168,202 87	»	53,637 81	»	3,900,103 75
1846	6,446,292 44	6,380,338 56	»	»	6,380,338 56	65,953 88	»	»	3,834,149 87
1847	5,274,902 68	6,630,079 77	46,368 32	»	6,676,448 09	»	1,401,545 41	»	5,235,695 28
1848	3,445,313 82	6,804,754 76	149,890 58	»	6,954,645 34	»	3,509,331 52	»	8,745,026 80
1849	5,127,421 80	6,935,265 91	305,510 87	»	7,240,776 78	»	2,113,354 98	»	10,858,381 78
1850	5,911,729 15	7,039,081 96	388,155 61	»	7,427,237 57	»	1,515,508 42	»	12,373,890 20
1851	7,729,368 55	7,072,793 02	402,976 40	»	7,475,769 42	253,599 13	»	»	12,120,291 07
1852	8,912,730 97	7,094,389 30	424,031 15	»	7,518,420 45	1,394,330 52	»	»	10,725,960 55
1853	9,732,551 98	7,142,056 14	607,760 64	»	7,749,816 78	1,982,735 20	»	»	8,743,225 35
1854	11,456,126 03	7,209,477 53	899,853 64	»	8,109,331 17	3,346,794 86	»	»	5,396,430 49
1855	11,565,686 41	7,401,665 44	1,201,437 75	»	8,603,103 19	2,962,583 22	»	»	2,433,847 27
1856	10,066,800 15	7,574,011 95	1,424,423 90	»	8,998,435 85	1,068,364 30	»	»	1,365,482 97
1857	11,078,085 95	8,384,516 31	1,509,080 71	»	9,893,597 02	1,184,488 93	»	»	180,994 04
1858	12,418,834 37	8,416,990 02	1,683,006 08	»	10,099,996 10	2,318,838 27	»	2,137,844 23	»
1859	13,671,799 97	8,494,557 49	1,767,652 77	»	10,262,210 26	3,409,589 71	»	5,547,433 94	»
1860	15,413,295 05	8,513,293 96	1,800,374 68	»	10,313,668 64	5,099,626 41	»	10,647,060 35	
1861	18,369,295 85	8,628,186 05	1,990,516 15	»	10,618,702 20	7,750,593 65	»	18,397,654 »	»
1862	17,453,165 01	8,820,773 94	2,000,941 10	»	10,821,715 04	6,631,449 97	»	25,029,103 97	»
1863	18,193,450 61	9,114,610 61	2,147,171 22	»	11,261,781 83	6,931,668 78	»	31,960,772 75	»
1864	18,957,800 75	9,293,742 54	2,357,471 18	»	11,651,213 72	7,306,587 03	»	39,267,359 78	»
1865	18,662,361 45	9,518,741 03	2,480,408 34	»	11,999,149 37	6,663,212 07	»	45,930,571 85	»
1866	14,906,820 93	9,798,154 77	3,080,420 11	»	12,878,574 88	2,028,246 05	»	47,958,817 90	»
1867	15,925,151 02	10,483,456 70	3,372,306 88	»	13,855,763 58	2,069,387 44	»	50,028,205 34	»
1868	17,913,759 51	10,624,623 89	3,671,291 68	»	14,295,915 57	3,617,843 94	»	53,646,049 28	»
1869	18,829,156 88	10,656,463 67	3,562,595 18	»	14,219,058 85	4,610,098 03	»	58,256,147 31	»
1870	19,440,569 16	10,744,285 28	3,473,132 97	»	14,217,418 25	5,223,150 91	»	63,479,298 22	»
1871	31,666,572 70	12,290,035 05	8,947,687 76	»	21,237,722 81	10,429,049 89	»	73,903,348 11	»
1872	27,209,169 85	13,070,654 64	10,135,342 14	»	23,205,996 78	4,003,173 07	»	77,911,521 18	»
1873	23,018,586 13	20,453,003 66	11,433,325 51	»	31,886,329 37	»	8,867,743 24	69,043,777 94	»
1874	26,711,178 12	22,571,104 50	11,414,315 02	»	33,985,419 52	»	7,274,241 40	61,769,536 54	»
1875	30,888,925 91	23,861,572 20	11,740,308 29	»	35,601,880 49	»	4,712,954 58	57,056,581 96	»
1876	32,682,775 35	26,034,540 22	10,534,785 75	»	36,569,325 97	»	3,886,550 62	53,170,031 34	»
1877	34,977,222 54	36,037,437 85	3,761,685 10	»	39,799,122 95	»	4,821,900 41	48,348,130 93	»
1878	38,060,757 17	37,967,051 13	3,964,483 63	»	41,931,534 76	»	3,870,777 59	44,477,353 34	»
1879	40,744,101 51	39,381,403 82	4,120,424 41	»	43,501,828 23	»	2,757,726 72	41,719,626 62	»
1880	45,216,760 01	41,754,055 72	5,004,122 39	»	46,758,178 11	»	1,541,418 10	40,178,208 52	»
1881	41,832,932 11	44,478,346 51	5,090,590 83	117,672 36	49,686,609 70	»	7,853,677 59	32,324,530 93	»
1882	44,537,524 46	47,035,310 38	4,710,746 28	»	51,746,056 66	»	7,208,360 20	25,115,998 73	»
1883	48,527,648 40	48,795,707 39	4,783,359 31	149,961 90	53,730,028 60	»	5,208,532 20	19,913,638 53	»
1884	48,368,694 76	50,089,663 79	4,638,796 97	200,000 »	54,928,460 76	»	6,559,765 »	13,353,872 53	»
1885	49,719,232 73	51,014,545 04	4,420,998 44	600,000 »	56,035,543 48	»	6,316,310 75	7,037,561 78	»
1886	50,612,958 51	51,533,600 38	4,324,382 90	400,000 »	56,257,983 28	»	5,645,024 77	1,392,537 01	»
1887	57,448,140 86	46,192,386 04	4,654,734 73	157,962 15	50,905,082 92	6,543,057 94	»	7,935,594 95	»
1888	61,641,287 95	46,607,693 82	4,620,024 43	13,474 69	51,251,192 94	10,390,095 01	»	18,325,689 96	»
1889	62,205,551 54	47,164,740 49	4,885,906 14	447 47	52,055,094 10	10,150,457 44	»	28,476,147 40	»
1890	57,206,295 61	47,805,730 67	5,076,115 53	»	52,881,846 20	4,324,449 41	»	32,800,596 81	»
1891	58,592,041 06	48,556,660 99	5,153,667 91	»	53,710,328 90	4,881,712 16	»	37,682,308 97	»
1892	57,545,921 04	49,326,397 92	4,995,228 91	»	54,321,626 83	3,224,294 21	»	40,906,603 18	»
1893	61,639,552 45	49,756,076 99	5,289,256 27	»	55,045,333 26	8,594,229 19	»	49,500,832 37	»
	1,374,341,682 51	1,138,844,265 01	184,357,066 56	1,639,518 57	1,324,840,850 14	138,836,581 20	89,335,748 83		
						(1) 49,500,832 37			

(1) Voir N. B., p. 102.

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. — Exercices* 1893 *et* 1892.

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1893. CHIFFRES approximatifs.	ANNÉE 1892. CHIFFRES définitifs (1).	DIFFERENCES POUR 1893. En plus.	DIFFERENCES POUR 1893. En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	438,169 52	480,696 08	»	22,526 76
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	106,900 »	122,182 04	»	15,282 04
	Matériel et fournitures de bureau	655,157 »	615,278 23	21,878 77	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	50,000 »	50,000 »	»	»
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessiteuse	50,000 »	49,975 »	25 »	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	42,682 »	46,547 05	»	3,865 05
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	11,057 »	11,175 25	»	118 25
		1,353,965 52	1,375,855 65	— 19,888 53	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,746,707 79	1,768,513 52	»	21,805 73
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	11,009,832 »	10,837,464 48	172,387 52	»
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,569,000 »	4,610,000 »	»	41,000 »
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,229,381 05	2,291,642 28	»	62,291 23
		19,554,910 84	19,507,620 28	+ 47,290 56	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,871,735 33	1,875,474 20	»	3,720 87
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,597,660 »	12,578,548 53	219,111 47	»
	Primes d'économie et de régularité	646,612 10	646,697 52	»	85 42
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,317,000 »	6,317,426 59	»	1,200,426 59
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	16,660,605 11	16,287,745 22	372,859 89	»
		37,093,628 54	37,708,889 86	— 612,261 32	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	9,845,585 98	9,689,025 55	156,528 63	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,849,885 »	6,774,554 60	75,330 40	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains	393,000 »	391,838 05	161 95	»
	Frais d'exploitation	2,291,000 »	2,198,028 »	92,972 »	»
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,363,417 35	1,331,728 07	31,689 28	»
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	939,198 57	1,300,132 70	»	340,934 13
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	103,500 »	18,921 10	84,578 90	»
		22,007,584 90	21,907,227 85	+ 100,127 05	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,860,561 58	1,886,912 12	»	26,350 54
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	93,925 »	93,925 »	»	»
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»
		1,959,486 58	1,985,837 12	— 26,350 54	
Ensemble		81,969,346 18	82,480,428 76	— 511,082 58	
Dépenses approximat. portées au compte de 1892.		»	82,633,967 »		

(1) Y compris fr. 116,780-69 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1892, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION. — *Exercices* 1893 *et* 1892.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1893.	Année 1892.	DIFFÉRENCES POUR 1893.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs (1)	47,286,900 54	46,498,771 56	788,128 98	»
Bagages	1,396,002 77	1,239,631 41	156,371 36	»
Petites marchandises	9,658,466 40	9,486,970 98	171,495 42	»
Grosses —	81,856,771 18	78,290,858 »	3,565,913 18	»
Équipages	254,378 59	272,984 36	»	18,605 77
Finances	69,061 54	66,150 47	2,911 07	»
Chevaux et bestiaux	1,558,528 58	1,402,107 19	156,421 19	»
Produits extraordinaires (détails p. 115)	3,507,029 59	3,326,750 04	180,299 55	»
Ensemble. fr.	145,547,158 99	140,564,204 01	5,001,340 75	18,605 77
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. (p. 111.)	61,769 64	89,247 92	»	27,478 28
			5,001,340 75	46,084 05
Recettes brutes totales. fr.	145,608,908 63	140,653,451 93	+ 4,955,456 70	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes	4,789,256 27	4,495,228 91	294,027 36	
	140,819,652 36	136,158,223 02	+ 4,661,429 34	

(1) Y compris le produit de la vente de tickets d'entrée dans les stations, fr. 163,508-70 en 1893 et fr. 155,546-10 en 1892.

(2) Cette somme en plus au profit de tiers, constitue un en moins pour l'État.

N° IX. — *Répartition et encaissement*

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concédées exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (c)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1833 à 1850. .	130,299,409 67	889,925 38	129,409,484 29	»	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,337,238 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,739 23	899,853 64	21,767,885 59	21,266,649 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,457 75	23,308,678 99	22,802,380 85	428,362 90
1856	24,578,540 38	1,424,425 90	23,154,116 48	22,455,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,683,006 08	25,594,919 93	24,559,007 75	1,062,250 56
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,601,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,057 85
1861	31,931,531 47	1,990,516 15	29,941,015 32	28,765,829 92	1,175,185 40
	1,719,755 16	»	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	
1862	32,548,265 76	2,000,941 10	30,547,324 66	29,095,875 79	1,492,966 42
1863	33,868,455 59	2,147,171 22	31,721,284 37	30,242,274 77	1,478,989 60
1864	56,099,002 58	2,357,471 18	33,741,531 40	32,396,951 »	1,344,600 40
1865	58,318,780 18	2,480,408 34	33,838,371 84	33,714,008 25	1,894,679 55
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	33,108,554 25	32,788,850 61	1,902,707 30
1867	40,001,392 95	3 372,306 88	36,629,086 07	32,168,955 95	4,645,628 45
1868	41,852,330 98	3,671,291 68	38,181,039 30	36,614,965 75	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,195 09
1870	45,306,479 22	3,473,132 97	41,833,346 25	38,415,518 69	3,411,712 20
1871	66,906 259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,963,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,988,805 31	59,675,483 15	54,165,427 54	4,263,098 82
1873	72,644,574 65	10,933,325 51	61,711,249 12	54,993,538 99	6,784,714 09
	13,177,622 07	»	(3) 13,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,330,511 »
1874	73,785,794 44	10,914,315 02	62,869 479 42	58,568,519 68	5,197,688 51
	13,576,915 52	»	(4) 13,576,915 52	11,018,099 16	2,367,247 31
1875	89,124,045 81	11,240,308 29	77,883,737 52	73,543,306 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,034,785 75	80,485,137 09	76,895,078 99	3,577,086 07
1877	90,309,704 84	3,261,685 10	87,048,019 74	83,875,058 58	3,306,890 24
1878	94,205,915 14	3,464,483 63	90,741,431 51	86,705,476 55	4,204,414 51
	1,491,185 78	»	(5) 1,491,185 78	(5) 1,227,462 42	263,721 36
1879	99,387,861 41	3,620,424 41	95,767,437 »	91,428,519 79	4,758,544 67
	697,299 95	»	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,320 85
1880	113,785.288 40	4,504,122 39	109,281,166 01	105,125,670 82	4,195,371 90
1881	113,595,145 27	4,590,590 83	108,804,552 44	103,765,692 19	5,187,908 45
1882	119,256,301 41	4,210,746 28	115,045,555 13	111,575,679 68	3,758,184 06
1883	121,847,655 15	4,283,559 31	117,564,295 84	113,676,564 56	3,922.745 78
1884	120,103,201 14	4,138,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,669,451 99	3,920.998 44	113.748,455 55	113,260,619 62	2.439,595 48
1886	116,459,621 30	3,824,382 90	112,615,238 40	110,619,693 83	2.847,500 57
1887	124,057,764 25	4,054,734 75	(7)120,003,029 50	116,970,065 90	3,173,669 60
1888	131,525,110 04	4,130,024 45	127,395,085 61	124,524,097 90	2.697,659 81
1889	136,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,548,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,893 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,479,651 54	3,135,128 88
1891	142,736,211 55	4,653,667 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2.753,091 87
1892	(8) 139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	133,143,532 31	3,125,642 79
1893	145,347,158 99	4,789,256 27	140,757,882 72	137,155,541 61	3 602,209 27
	3,510,686,075 75	173,710,527 75	3,136,975,548 02		

des recettes brutes.

EFFECTUÉS. POUR chaque exercice.	EFFECTUÉS. DEPUIS L'ORIGINE.	SOMMES À RECOUVRER.	Parts du Trésor DANS LES RECETTES du chemin de fer. (a)	*Observations.*
»	129,409,484 29	»	129,409,484 29	(1) Pour les années 1835 à 1850, *Voir* tableau IX du C. R. de 1892.
15,885,488 47	145,294,972 76	»	145,294,972 76	
16,913,207 54	162,208,180 30	»	162,208,180 30	
19,070,468 26	181,278,648 56	»	181,278,648 56	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
21,767,885 59	203,046,534 15	»	203,046,534 15	
23,230,745 73	226,277,277 88	77,935 26	226,355,213 14	
23,061,188 25	249,338,466 13	170,863 49	249,509,329 62	
24,145,081 94	273,481,548 07	26,518 16	273,507,866 23	
25,621,238 09	299,102,786 16	»	299,102,786 16	
26,313,346 93	325,416,133 09	»	325,416,133 09	(3) Recettes faites en 1875 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
27,760,104 15	353,176,237 24	41,513 55	353,217,752 79	
31,660,748 48	384,836,985 72	41,513 55	384,878,501 27	(4) *Voir* renvoi (7).
30,588,840 21	415,425,825 93	»	415,425,825 93	
31,721,264 37	447,147,090 30	»	447,147,090 30	(5) et (6) Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
33,741,551 40	480,888,621 70	»	480,888,621 70	
35,608,687 78	516,497,309 48	229,684 06	516,726,993 54	
34,691,557 91	551,188,847 39	646,700 40	551,835,547 79	
36,814,562 40	588,003,409 79	461,224 07	588,464,633 86	
38,194,890 83	626,198,300 62	447,372 54	626,645,673 16	(7) Y compris fr. 8,433-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 15,585,546-47.
39,849,772 91	666,048,073 53	422,259 35	666,470,332 88	
41,825,050 89	707,873,104 42	430,574 77	708,303,679 19	
57,172,844 35	765,045,948 75	1,216,301 97	766,262,250 72	(8) Déduction faite de la créance irrécouvrable des Bassins-Houillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-15.
58,428,526 16	823,474,474 91	2,463,260 96	825,937,735 87	
61,780,275 08 15,177,622 07	898,432,370 06	2,394,237 »	900,826,607 06	
63,766,008 19 13,385,346 47	975,583,724 72	1,497,708 25	977,081,432 95	(9) Recettes litigieuses à régler, savoir : Gand-Eecloo-Bruges . . fr. 226,861-32 Gand-Terneuzen . . . . 22,131-84 Ensemble . . . fr. 248,993-16
76,395,950 69	1,051,977,675 41	2,987,493 06	1,054,965,170 47	
80,470,164 97	1,132,447,840 38	3,002,467 18	1,135,450,307 56	
87,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,538 10	1,222,498 327 30	
90,909,890 86 1,491,185 78	1,312,028,865 84	2,702,078 75	1,314,730,942 59	(a) Non compris les produits divers, voir annexe X.
96,187,064 46 697,299 95	1,408,913,228 25	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
109,317,042 72	1,518,230,270 95	2,525,892 16	1,520,556,163 11	
108,955,600 62	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
115,135,863 74	1,742,317,735 31	2,025,896 55	1,744,341,631 84	
117,599,308 14	1,859,917,043 45	2,025,896 55	1,861,940,939 98	
116,099,536 77	1,976,016,580 22	2,025,896 55	1,978,040,476 75	
115,700,015 10	2,091,716,595 32	2,025,896 55	2,093,740,491 85	
115,467,194 40	2,205,183,789 72	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
120,145,735 50	2,325,329,525 22	1,057,722 05	2,326,387,247 25	
127,221,757 71	2,452,551,282 93	1,057,722 05	2,455,609,004 96	
132,469,465 73	2,585,020,746 66	1,057,722 05	2 586,078,468 69	
136,614,780 22	2,721 635 526 88	1.057,722 05	2,722,693,248 91	
138,086 302 »	2,859,721,828 88	1,055,965 45	2.860.775,792 33	
136,268,975 10	2,995,990,803 98	226,861 52	2,996,217,665 50	
140,735,750 88	3,136,726,554 86	(9) 248,993 16	3,136,975,548 02	

N° X. — *Produits divers encaissés par le Département*

Années

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital.		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides des villes, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	de terrains.	de bâtiments.	de cafés-restaurants	d'herbages d'oseraies, etc.	de vidanges	du mobilier et du matériel hors d'usage	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations d'herbages
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	»	»	»	»	»	»	»	365 »	»	»
1836	»	»	461 16	»	»	»	»	»	»	»
1837	»	»	892 24	»	»	»	»	»	»	»
1838	»	»	25 »	»	»	»	»	»	409 26	»
1839	»	»	1,170 69	»	»	»	»	30,997 90	893 23	»
1840	»	»	11,258 65	»	»	»	»	8,814 19	706 49	»
1841	»	15,043 31	19,894 19	»	»	»	»	24,314 93	11,266 31	»
1842	»	248,515 77	23,571 91	»	»	»	106 »	17,189 81	2,220 48	»
1843	»	310,862 07	24,534 91	»	»	»	70 »	3,110 49	6,667 14	»
1844	»	63,338 53	16,052 59	»	15 »	»	56 31	2,256 65	2,769 30	»
1845	»	157,624 05	15,377 37	»	52 »	»	350 16	50 »	3,270 46	»
1846	»	305,630 90	13,512 40	»	26 »	»	306 50	208 »	2,480 18	»
1847	»	70,619 61	18,988 44	»	22,853 46	»	782 24	2,272 80	3,583 90	»
1848	»	59,933 38	17,025 85	»	22,158 47	»	712 18	12,839 70	3,479 20	»
1849	»	86,651 54	9,904 64	»	13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 53	94 »	2,830 05
1850	»	38,985 90	9,050 78	»	12,899 »	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661 10
1851	»	25,591 17	8,787 65	»	12,226 37	8,918 15	583 »	3,988 25	2,660 32	3,450 25
1852	»	2,745 50	8,700 19	»	27,021 87	11,545 45	642 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83
1853	»	775 »	8,817 69	»	25,815 60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,090 »
1854	»	4,533 22	8,879 49	»	26,736 65	10,334 10	577 »	5,371 80	3,343 70	4,947 60
1855	»	9,130 30	8,770 79	»	28,235 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	47,537 25
1856	1,381,892 99	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	833 »	14,526 40	1,155 20	51,189 50
1857	»	18,709 74	10,463 68	355 »	26,670 90	12,083 32	813 »	13,203 70	5,119 70	12,884 50
1858	»	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	939 »	2,154 50	4,171 50	7,139 55
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	241 67	29,435 58	9,328 30	1,961 »	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	»	34,135 77	9,658 12	3,759 »	30,328 75	11,688 02	1,984 »	199 »	3,429 80	3,975 50
1861	»	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,154 »	2,461 70	3,234 93	3,891 50
1862	»	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 93	12,256 61	1,108 63	17,910 90	1,990 »	5,975 59
1863	104,000 »	1,905 83	12,084 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 »	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000 »	53,118 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,968 30	3,266 50
1865	»	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 »	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 14	5,284 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 »	1,261 »	8,068 60	6,127 95	3,479 50
1867	5,138 50	19,053 12	10,538 98	960 »	54,844 56	10,638 06	1,251 50	37,591 »	9,777 »	4,755 54
1868	»	2,805 31	9,014 40	1,485 »	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,927 50
1869	»	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761 »
1870	»	18,250 69	10,970 24	1,852 88	(1)	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369 »
1871	»	15,308 49	11,235 57	1,354 18	»	13,561 53	3,879 30	9,406 »	13,457 76	11,089 70
1872	»	5,344 09	11,823 27	20,295 61	»	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1873	»	2,423 48	11,417 02	9,248 47	»	12,297 71	2,631 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	»	11,229 65	12,746 70	9,641 29	»	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,925 »
1875	»	7,573 50	79,259 25	16,815 03	»	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,011 80
1876	»	105,708 65	13,867 69	19,453 69	»	13,460 61	2,628 15	4,127 »	26,898 15	5,483 72
1877	»	49,233 89	20,193 77	20,115 79	»	13,294 95	1,723 83	16,244 »	22,347 10	7,101 40
1878	»	227,271 63	32,057 75	18,296 43	»	21,739 18	2,516 20	5,807 »	11,334 80	5,495 85
1879	»	100,057 16	28,230 61	16,388 94	»	21,418 50	2,165 20	16,386 »	12,314 30	7,218 51
1880	»	124,263 86	29,262 65	15,175 52	»	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1881	»	235,102 65	29,062 87	13,260 13	»	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 »	7,504 16
1882	»	104,268 53	27,595 89	14,091 »	»	15,151 25	2,194 »	9,537 »	12,109 70	7,623 86
1883	»	121,460 57	28,077 19	18,324 39	»	14,518 05	2,551 »	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1884	»	77,598 36	21,598 10	16,525 35	»	13,228 95	314 34	6,949 »	18,139 10	10,721 50
1885	»	80,212 78	24,114 12	17,784 27	»	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1886	»	69,853 21	26,219 55	15,292 91	»	13,127 56	»	10,811 50	15,597 30	6,685 70
1887	»	161,568 43	22,984 43	14,429 95	»	11,865 95	»	11,812 »	12,475 20	4,094 70
1888	»	111,474 39	22,326 38	11,089 19	»	11,673 34	»	15,707 84	18,437 98	5,982 01
1889	»	159,874 82	22,137 88	4,744 07	»	10,059 96	»	10,559 50	12,215 73	2,950 50
1890	»	63,168 35	20,976 68	6,464 56	»	7,460 54	»	5,700 »	15,120 42	2,161 50
1891	»	43,780 79	19,783 25	7,129 21	»	7,424 75	»	19,508 62	15,824 »	6,433 »
1892	»	37,105 88	21,442 90	6,921 87	»	7,501 85	»	6,415 »	19,543 35	23,074 16
1893	»	49,478 29	18,816 22	6,797 85	»	8,297 01	»	7,566 15	12,545 91	5,113 33
	1,753,074 87	3,774,540 27	931,746 21	324,133 95	700,805 42	530,161 60	58,940 83	726,864 71	549,488 80	379,659 77

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

des Finances pour compte du chemin de fer.

1835 à 1895.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage.	Excédants de droits d'encan sur fonds d'adjudication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810.	Ensemble (col. 3 à 15).	Droits de magasinage.	A comptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 16, 17 et 18).	TOTAUX (col. 1, 2 et 19).
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
"	"	"	"	"	365 »	»	»	365 »	365 »
"	"	"	"	"	461 16	»	»	461 16	461 16
"	"	"	"	"	892 24	»	»	892 24	892 24
"	"	"	"	"	434 26	»	»	434 26	434 26
"	"	"	"	"	33,061 82	»	»	33,061 82	33,061 82
"	"	"	"	"	20,779 33	»	»	20,779 33	20,779 33
"	"	"	"	"	55,475 43	»	»	55,475 43	70,518 74
"	"	"	"	"	43,088 20	»	»	43,088 20	291,603 97
"	"	"	"	"	34,382 54	»	»	34,382 54	345,244 61
"	"	"	"	"	21,149 88	»	»	21,149 88	84,488 41
"	"	"	"	"	19,099 99	»	»	19,099 99	176,724 04
"	"	"	"	"	16,533 08	10,465 11	»	26,998 19	332,629 09
"	"	"	"	"	8,480 84	31,171 64	»	79,652 48	150,272 09
"	"	"	"	"	58,460 85	16,589 83	»	75,050 68	134,984 06
"	"	2,245 44	"	"	30,325 39	10,771 36	»	50,096 75	136,748 29
"	"	48 42	"	"	32,176 93	15,073 06	»	47,250 06	86,235 96
178 59	"	124 81	"	"	40,803 62	9,023 »	»	49,826 62	75,417 79
87 79	"	101 81	"	"	65,453 41	5,376 05	»	70,829 46	73,574 96
»	"	"	"	"	53,302 16	14,381 »	»	67,683 16	68,458 16
285 77	"	"	"	"	60,342 21	20,493 08	»	80,835 29	85,358 51
146 87	"	"	"	"	104,251 24	9,575 13	»	113,826 37	122,956 67
»	"	"	"	"	119,465 77	7,082 67	»	126,548 44	1,494,826 93
615 75	"	"	"	"	82,027 40	9,300 02	»	91,327 42	110,037 16
228 60	"	"	"	"	72,553 20	30,327 10	»	102,880 30	146,068 22
2,089 81	"	"	"	"	67,347 29	29,222 11	»	96,569 40	413,871 77
673 46	"	"	"	"	65,015 15	17,910 02	»	83,925 17	118,060 94
992 96	"	"	"	"	66,515 22	15,411 81	»	81,927 03	108,520 06
1,032 »	"	"	"	"	81,005 67	32,449 94	»	113,455 61	114,761 72
730 57	"	"	"	"	80,918 95	27,059 77	»	107,978 72	213,884 55
330 84	"	"	"	"	70,926 08	19,988 24	140,000 »	230,914 32	287,927 60
1,067 56	"	"	"	"	75,590 67	9,276 13	20,000 »	104,866 80	118,173 40
279 95	"	"	"	"	97,231 58	730 06	20,000 »	117,961 64	123,990 17
666 59	1,425 60	"	"	"	144,976 09	189 63	20,000 »	165,165 72	189,367 34
1,160 60	13,468 85	"	"	"	135,369 94	122 64	»	135,492 58	138,297 91
1,509 70	16,296 55	"	"	"	122,226 75	48 »	"	122,274 75	251,423 48
1,976 24	19,398 85	"	"	"	68,195 36	(1)	"	68,195 36	86,446 05
772 73	(1)	"	"	"	64,498 47	»	»	64,498 47	79,806 96
511 43	»	»	"	"	172,988 04	»	»	172,988 04	178,332 13
2,920 74	"	»	"	"	153,768 14	»	»	153,768 14	156,191 62
2,601 60	"	"	7,483 80	"	125,834 43	»	»	125,834 43	137,064 03
1,325 27	"	"	22,223 97	"	171,889 78	»	»	171,859 78	179,463 28
2,010 99	"	"	22,508 42	"	109,735 42	»	»	109,735 42	215,414 07
1,899 94	"	"	21,915 47	"	103,656 99	»	»	103,656 99	152,890 88
2,628 51	"	"	"	"	98,794 68	»	»	98,794 68	326,066 31
1,547 47	"	"	"	"	105,708 99	»	»	105,708 99	205,766 15
1,556 90	"	"	"	"	88,786 01	»	»	88,786 01	212,019 87
3,265 87	"	"	"	"	102,343 69	»	»	102,343 69	317,445 74
1,271 46	"	"	"	"	90,131 37	»	»	90,131 37	194,399 90
1,765 67	"	"	"	"	101,086 62	»	»	101,086 62	222,547 19
2,177 43	"	"	"	"	90,285 39	»	»	90,285 39	167,883 75
2,779 05	"	"	"	"	104,474 24	»	»	104,474 24	184,687 02
2,738 65	"	"	"	"	89,887 36	»	»	89,887 36	159,740 57
1,919 23	"	"	"	323 61	79,981 89	»	»	79,981 89	241,550 32
1,947 86	"	"	"	371 80	87,506 41	»	»	87,506 41	198,980 80
1,802 40	"	"	"	487 27	64,714 47	»	»	64,714 47	224,589 29
1,482 95	"	"	"	563 88	60,923 32	»	»	60,923 32	124,091 67
2,127 26	"	"	"	912 36	80,344 49	»	»	80,344 49	124,125 28
2,210 32	"	"	"	2,031 34	89,247 92	»	»	89,247 92	126,313 80
2,939 60	"	"	"	1,409 06	61,769 64	»	»	61,769 64	111,247 93
2,345 95	"	"	"	297 22					
62,602 66	50,559 85	2,520 51	74,131 66	6,396 54	4,397,042 51	342,037 42	200,000 »	4,939,079 93	10,466,695 07

N° XI. — *Recettes brutes de l'exploitation par*

1835.

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS.								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès (Service intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux).	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1835	264,997 50	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	825,132 85	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	1,390,988 58	»	16,004 86	»	»	»	»	»	»
1838	2,935,817 73	»	103,421 39	»	»	»	»	»	»
1839	3,631,544 24	»	132,514 48	»	»	»	»	68,597 50	»
1840	4,046,950 33	»	132,253 60	»	»	»	4,577 61	123,978 »	»
1841	4,113,751 78	»	127,249 40	»	»	»	25,113 97	130,718 80	»
1842	4,682,134 64	»	297,570 89	»	»	»	28,607 »	175,032 »	»
1843	5,454,906 10	»	339,131 17	»	»	5,004 12	29,289 05	170,515 97	»
1844	6,166,548 94	»	394,731 12	»	»	33,088 95	38,816 90	206,334 »	»
1845	6,393,309 20	»	421,525 24	»	»	59,360 34	43,030 60	192,379 »	»
1846	6,883,047 54	»	484,136 65	»	»	46,721 54	41,333 07	201,690 30	»
1847	6,835,748 14	»	530,050 37	»	»	91,891 98	48,047 65	170,998 »	»
1848	6,007,225 »	»	415,787 88	»	»	105,390 22	45,035 06	93,188 45	»
1849	6,461,472 »	»	486,182 »	»	»	71,258 22	55,076 01	71,976 »	»
1850	7,312,524 97	»	618,915 99	»	»	62,593 49	58,244 57	88,828 80	»
1851	8,233,619 12	»	691,798 46	»	»	95,025 29	72,124 52	81,750 30	»
1852	8,288,319 49	»	617,793 34	»	»	128,624 01	76,865 79	60,389 30	»
1853	8,763,922 »	»	631,399 »	»	»	172,169 36	75,495 »	57,508 »	17,351 65
1854	9,248,630 »	»	608,193 50	»	»	183,631 37	121,054 25	34,956 »	31,775 10
1855	9,755,749 32	»	670,546 42	»	»	223,131 10	124,601 »	25,783 »	60,530 05
1856	10,100,181 18	»	623,795 21	»	»	286,784 »	121,933 96	24,608 »	61,766 45
1857	10,429,324 47	»	627,043 24	»	»	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,027 85
1858	10,458,462 86	»	536,392 61	»	»	319,062 01	144,465 53	18,173 20	88,179 90
1859	10,721,142 36	»	549,707 31	»	»	312,207 32	165,588 81	19,334 50	87,917 07
1860	11,305,873 53	»	516,015 36	»	»	380,818 93	169,338 38	16,231 60	105,160 70
1861	12,415,331 22	»	549,659 76	»	»	404,632 03	152,507 53	17,565 96	131,502 42
1862	12,408,172 44	»	548,592 64	»	»	417,493 36	113,376 39	14,919 30	114,535 55
1863	12,888,147 28	»	514,136 59	»	»	457,906 95	131,976 93	16,879 30	142,250 84
1864	13,477,305 79	»	537,492 99	»	»	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,496 97
1865	14,589,835 79	»	598,940 05	»	»	491,055 93	156,625 10	15,990 70	47,094 20
1866	13,335,385 39	»	508,092 19	»	221,704 62	493,918 09	198,969 40	12,256 91	54,129 06
1867	15,043,107 »	»	628,746 03	»	276,594 53	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1868	15,239,140 76	»	640,300 14	»	319,073 07	578,100 25	267,445 13	14,896 14	46,325 30
1869	16,025,449 95	»	653,264 95	»	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1870	16,139,076 72	»	676,305 77	»	354,258 10	693,795 14	313,548 92	16,784 87	66,525 94
1871	20,468,188 91	»	964,208 94	»	490,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	75,212 68
1872	21,648,343 43	»	805,543 45	»	503,232 03	854,305 23	334,900 12	18,117 37	60,166 04
1873	26,064,241 47	»	847,890 24	»	653,499 45	958,076 03	368,559 14	18,930 76	66,977 14
1874	27,806,549 16	»	881,514 84	»	752,942 22	975,014 61	323,664 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 54	»	878,118 28	»	822,139 42	1,024,714 47	317,529 19	21,659 03	95,185 55
1876	29,608,665 55	»	853,295 62	»	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,969 »	94,110 24
1877	29,159,970 10	»	806,630 96	»	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,235 67	91,831 03
1878	30,655,440 44	»	844,857 24	»	876,040 56	942,905 69	263,502 37	22,315 59	98,645 98
1879	30,751,072 24	»	833,537 29	»	921,656 98	954,023 43	247,040 54	21,393 37	111,410 70
1880	37,767,012 38	»	902,272 28	»	984,981 »	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69	119,073 46
1881	36,168,388 33	»	900,868 56	»	954,504 83	1,337,869 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,890 03	»	937,051 03	»	973,648 87	1,421,977 97	225,877 63	40,346 20	147,263 95
1883	39,425,171 80	»	967,797 45	14,272 »	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,821 77	154,197 25
1884	39,491,766 99	»	1,022,363 52	21,519 50	1,080,904 10	1,735,225 21	203,298 11	53,679 40	160,574 14
1885	41,725,313 05	»	1,043,266 60	28,195 50	999,256 32	1,867,652 78	212,961 25	50,485 12	157,575 05
1886	38,731,149 65	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,669 22
1887	40,005,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,653 78	198,611 24	45,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 96	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 »	1,065,637 29	1,974,796 40	218,405 59	47,543 69	173,570 39
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 »	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,099,527 15	155,870 60	1,108,934 92	43,061 »	1,149,377 76	2,039,088 78	234,978 73	57,991 46	178,744 98
1892	46,313,225 41	155,545 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,646 98
1893	47,123,590 84	163,308 70	1,396,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 54	194,931 55
	1,139,393,345 50	1,123,732 70	38,842,792 75	385,451 70	23,075,005 97	42,210,535 17	5,558,263 92	3,112,529 71	4,436,882 47

(1) *Voir détails des produits extraordinaires, annexe XII.*

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1893.

TRAINS DE MARCHANDISES.							ENSEMBLE.	Années.
PRODUITS extraordinaires. (1)	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises).	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires. (1)	TOTAL.		
»	268,997 50	»	»	»	»	»	268,997 50	1835
»	825,132 85	»	»	»	»	»	825,132 85	1836
»	1,416,982 94	»	»	»	»	»	1,416,982 94	1837
»	3,039,239 12	»	58,594 28	»	»	58,594 28	3,097,833 40	1838
»	3,837,656 22	»	412,168 82	»	»	412,168 82	4,249,825 04	1839
»	4,307,759 54	92,448,22	908,287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
»	4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
»	5,185,244 53	408,164 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
»	5,998,846 41	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
»	6,839,319 91	866,449 10	3,288,162 81	124,840 »	107,539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844
»	7,109,634 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845
»	7,656,934 10	950,380 96	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846
»	7,676,726 14	960,511 12	5,781,622 76	98,973 »	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
20,350 »	6,686,975 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,800 »	12,227,775 61	1848
16,240 »	7,162,204 23	522,028 78	5,359,913 »	129,791 »	67,494 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849
14,285 »	8,155,392 82	572,940 66	6,104,868 »	133,517 »	92,628 »	6,903,953 66	15,059,346 48	1850
14,610 »	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,909 13	164,927 63	7,099,537 18	16,288,464 87	1851
15,692 50	9,187,104 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	146,111 66	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
14,790 »	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 »	161,789 35	186,230 »	9,945 593 89	19,678,228 90	1853
12,760 »	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 »	181,229 19	202,732 »	12,426,739 01	22,667,739 23	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 »	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,116 74	1855
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,342 »	190,904 55	344,413 84	13,344,988 08	24,578,540 38	1856
21,910 »	11,654,230 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857
16,980 »	11,601,716 11	1,237,959 09	13,717,133 60	201,528 28	519,558 93	15,676,209 90	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,894,527 27	1,300,285 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	28,080,999 70	1859
23,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,966,608 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,994 38	1860
23,265 »	13,694,463 92	1,602,901 46	17,495,965 51	298,291 53	559,642 21	19,956,800 71	33,651,264 63	1861
10,995 55	13,628,085 23	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,265 76	1862
10,161 90	14,191,549 79	2,013,958 30	16,759,094 87	296,159 91	607,672 72	19,676,885 80	33,868,435 59	1863
11,092 »	14,789,244 27	2,086,181 86	18,063,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309 758 31	36,099,002 58	1864
10,914 99	15,910,456 76	2,088,608 55	18,616,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
10,939 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,766,880 06	480,239 79	1,265,260 94	23,348,577 74	38,188,974 36	1866
12,404 51	16,763,201 18	2,072,214 48	19,566,664 10	445,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,392 95	1867
13,441 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,608 53	41,852.330 98	1668
17,162 »	17,866,513 04	2,456,438 41	20,701,235 18	454,644 71	1,805,423 56	25,420,741 86	43,287,254 90	1869
25.264 60	18.285,650 06	2,452,424 09	22,136,637 97	481,939 54	1,949,827 56	27,020,829 16	45,306,479 22	1870
22,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	34,609,821 87	631,230 62	4,929,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871
21,224 74	24,245,832 41	3,012,966 67	38,574,124 70	615,168 65	3,216,166 03	45.418,456 05	69,664,288 46	1872
68,012 49	29,046,789 73	3,570,699 91	50,565,319 27	696,215 79	1,943,172 »	56,775,406 97	85,822,196 70	1873
176,948 57	31,018,424 25	3,762,871 88	49,092,203 20	739,166 70	2,638,041 73	56,142,283 51	87,160,707 76	1874
187,374 35	32,613,653 83	3,903,446 94	49,950,672 21	835,224 88	1,731,047 95	56,510,391 98	89,124,045 81	1875
220,404 62	32,921,755 32	3,989,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858.972 71	57,598,167 52	90,519,922 84	1876
232,502 09	32,333,064 59	4,008,959 29	50,858,582 12	887,849 72	2,221 219 12	57.976,640 25	90,309,704 84	1877
256 880 75	33,963,608 62	4,248,364 95	54,249,887 84	879,469 87	2,355,767 64	61,733,490 30	95,697,098 92	1878
255,767 44	34,100,940 99	4,415,251 99	58,779,637 97	887,719 02	1,901.531 37	65,984,220 35	100,085,161 34	1879
274,682 29	41,474,689 22	4,697,706 65	64,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310 599 18	113,785,288 40	1880
360,185 36	40,154,065 60	4,915,535 52	65,648,675 91	1,003,185 07	1,673,681 17	73,241,077 67	113,395,143 27	1881
347,770 96	42,801,823 64	5,156,598 52	68,568,926 24	1,012,940 75	1,716,012 26	76,454,477 77	119,256,301 41	1882
372,300 77	44,429,861 06	5,203,355 95	69,241,688 35	1,113,858 91	1,858,888 88	77,417,792 09	121,847,653 15	1883
440,252 39	44,209,683 37	5,702,019 65	67,134,674 69	1,109,724 87	1,946,098 56	75,893,517 77	120,103,201 14	1884
468,934 22	46,553,670 92	5,219,047 98	64,897.129 89	1,086,111 20	1,913,472 »	73.115,761 07	119,669,431 99	1885
443,196 36	43,600,561 51	5,334,670 78	64,289,377 81	1,176,364 90	2,038,646 30	72,839,059 79	116,439,621 30	1886
470,716 25	44,924,198 40	5,437,896 63	70,212,821 43	1,156,289 13	2,326,558 64	79,133,565 83	124,057,764 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,195,709 85	1,199,668 21	2,428,458 02	84,342,336 34	131,525,110 04	1888
470,716 23	48,267,581 57	5,565,845 30	79,095,600 35	1,196,361 69	2,779,080 96	88,587,788 30	136,855,369 87	1889
448,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,970,917 11	1,271,100 31	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
448,041 57	51,506,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,028 35	3,019,506 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
442,850 90	51,976,126 66	6,188,880 »	78,290 858 »	1,224,460 21	2,883,879 14	88,588,077 35	140,564,204 01	1892
448,424 85	53.067,582 83	6.220,583 41	81,856,771 18	1,343,596 83	3,058,604 74	92,479,556 16	145,547,138 99	1893
1,707,771 67	1,269,966,371 56	149,246,053 86	1,791,121,921 59	30,119,520 50	70,859,310 37	2,041,346,806 32	3,311,313,177 88	
						Produits indirects (annexe X).	4,939,079 93	
						Ensemble. . . fr.	3,316,252,257 81	
						Créance irrécouvrable (*voir* annexe IV du compte rendu de 1892).	— 627,102 13	
						Recette depuis l'origine	3,315,625,155 68	

N° XII. — *Développement des produits extraor*

1835-

ANNÉES.	SERVICE DES VOYAGEURS.											
	GARDE DE BAGAGES.	LOYER DES BUFFETS.	DROIT D'AFFICHAGE.	VENTE de livres dans les stations; wagons-lits; prises d'eau, etc.	REMISE à domicile des colis postaux et non postaux.	CARTES de circulation. Placement d'appareils et de bascules automatiques.	TOTAL.	AMENDES pour fausses déclarations.	FORMALITÉS en douane.	DÉPOT et magasinage	RETARD dans le chargement et le déchargement.	
1835	»											
1836	»											
1837	»											
1838	»											
1839	»											
1840	»											
1841	»											
1842	»											
1843	»											
1844	»											
1845	»											
1846	»											
1847	»					»	»					
1848	»					20,350 »	20,350 »					
1849	»					16,240 »	16,240 »					
1850	»					14,285 »	14,285 »					
1851	»					14,610 »	14,610 »					
1852	»					15,092 50	15,092 50					
1853	»					14,790 »	14,790 »					
1854	»					12,760 »	12,760 »					
1855	»					13,097 50	13,097 50					
1856	»					14,482 50	14,482 50					
1857	»					21,910 »	21,910 »					
1858	»					16,980 »	16,980 »					
1859	477 40					18,152 50	18,629 90		19,339 41	17,087 75		
1860	5,010 55					18,190 »	23,200 55		29,411 93	31,585 27		
1861	5,840 »					17,425 »	23,265 »		33,931 17	28,398 16		
1862	6,115 55					4,880 »	10,995 55		34,491 19	28,073 01		
1863	7,436 90					2,725 »	10,161 90		38,377 05	22,652 86		
1864	8,434 50					2,657 50	11,092 »		28,828 65	30,104 93		
1865	9,067 49					1,847 50	10,914 99		32,348 45	36,469 84		
1866	9,122 46					1,817 50	10,939 96		39,264 97	42,605 91		
1867	10,907 01					1,497 50	12,404 51	»	42,891 40	56,808 51		
1868	12,331 66					1,110 »	13,441 66	4,009 75	38,222 85	52,481 14		
1869	14,224 50					2,937 50	17,162 »	1,321 23	53,367 45	53,373 98		
1870	14,787 10					10,477 50	25,264 60	1,377 82	45,429 92	69,163 70		
1871	18,150 35					4,040 »	22,190 35	1,346 36	48,913 89	190,232 88	150,141 71	
1872	18,777 24					2,447 50	21,224 74	2,327 56	64,743 20	53,681 40	137,313 08	
1873	22,731 20		43,798 79			2,082 50	68,612 49	2,028 38	97,413 02	26,475 31	134,075 21	
1874	30,865 61		143,727 96			2,355 »	176,948 57	4,083 62	104,480 14	27,209 96	151,628 56	
1875	35,916 51		148,855 34			2,572 50	187,374 35	5,708 91	178,451 96	32,215 09	159,962 82	
1876	36,081 69		182,190 43			2,132 50	220,404 62	7,221 88	138,823 20	53,648 72	179,096 38	
1877	39,141 17	146,148 69	34,132 48	11,299 75	»	2,080 »	232,802 09	6,733 34	131,920 41	48,916 41	143,174 95	
1878	47,791 42	140,401 69	40,268 37	25,989 27	»	2,430 »	256,880 75	4,839 99	138,581 46	42,313 63	128,551 45	
1879	42,353 43	147,738 25	43,900 83	19,914 93	»	2,760 »	255,767 44	3,705 81	144,082 61	60,782 29	147,481 38	
1880	47,560 30	180,596 44	23,440 »	20,450 05	»	2,935 50	274,982 29	4,742 19	172,316 79	65,732 60	213,928 46	
1881	50,379 96	259,039 95	29,490 55	18,939 90	»	2,335 »	360,185 36	5,415 14	181,241 37	59,963 19	167,143 21	
1882	49,951 89	251,053 57	24,283 »	19,530 »	»	2,952 50	347,770 96	5,716 36	181,578 25	58,956 62	143,472 »	
1883	55,075 45	257,236 48	22,366 81	23,291 28	11,033 25	2,297 50	372,300 77	5,893 35	190,278 70	58,408 36	178,269 07	
1884	58,943 30	265,747 11	16,469 29	31,953 34	60,183 35	6,975 »	440,292 39	5,919 36	197,775 37	49,496 59	134,866 79	
1885	63,787 45	283,768 12	24,959 08	17,105 32	68,489 25	10,825 »	468,934 22	7,221 »	197,251 55	52,956 22	123,683 45	
1886	56,603 25	279,740 38	22,386 48	15,985 »	68,481 25	»	443,196 36	4,811 25	192,269 »	52,254 84	132,534 20	
1887	63,364 98	283,893 31	22,082 45	14,493 37	74,756 90	12,125 24	470,716 25	9,648 32	201,965 85	54,744 89	145,070 08	
1888	61,762 44	275,769 59	22,120 78	15,531 12	77,875 80	13,615 98	466,675 71	3,165 26	216,458 86	54,036 71	181,142 66	
1889	62,724 71	278,599 82	22,262 67	15,802 87	79,699 »	11,607 16	470,716 23	4,886 42	226,779 25	53,834 32	183,618 64	
1890	66,166 88	260,579 13	27,144 76	10,467 07	84,390 45	»	448,748 29	17,314 16	225,657 55	58,849 69	245,368 19	
1891	69,946 24	260,415 13	29,568 85	»	88,111 35	»	448,041 57	9,524 98	234,370 60	60,505 »	206,321 27	
1892	74,010 63	244,617 33	31,210 99	»	93,011 95	»	442,850 90	8,842 15	220,093 »	61,236 11	148,975 88	
1893	77,860 06	238,621 07	32,944 76	»	98,998 96	»	448,424 85	11,269 35	223,525 70	61,865 72	208,868 91	
	1,254,731 28	5,301,165 »			865,031 51	346,843 88	7,707,771 67	149,136 94	4,344,874 17	5,464,751 96		

dinaires compris dans les annexes IX *et* XI.

1893.

SERVICE DES MARCHANDISES.										ENSEMBLE des PRODUITS extra-ordinaires.
LOYER de locomotives, tenders et matériel; eau d'alimentation	LOYER de tapissières	DÉCHARGEMENT d'office.	TRACTION sur les raccordements et entretien de la voie.	REDEVANCES pour usage de quais, voies.	LOCATION de terrains et de vidanges.	REDEVANCES pour utilisation du matériel de l'État sur les lignes d'intérêt local; usage fondé de stipulations de l'État par des sociétés; part des recettes dans les dépenses d'exploitation.	SURTAXES non réclamées	RECETTES diverses.	TOTAL.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	9,472 38	9,472 38	9,472 38
»	»	»	»	»	»	»	»	442 85	442,85	442 85
»	»	»	»	»	»	»	»	53,166 85	53,166 85	53,166 85
»	»	»	»	»	»	»	»	30,928 12	30,928 12	30,928 12
»	»	»	»	»	»	»	»	107,539 02	107,539 02	107,539 02
»	»	»	»	»	»	»	»	123,542 51	123,542 51	123,542 51
»	»	»	»	»	»	»	»	200,682 74	200,682 74	200,682 74
»	»	»	»	»	»	»	»	178,902 60	178,902 60	178,902 60
»	»	»	»	»	»	»	»	46,821 60	46,821 60	67,171 60
»	»	»	»	»	»	»	»	67,494 77	67,494 77	83,734 77
»	»	»	»	»	»	»	»	92,628 »	92,628 »	106,913 »
»	»	»	»	»	»	»	»	161,927 63	164,927 63	179,537 63
»	»	»	»	»	»	»	»	146,111 86	146,111 86	161,204 36
»	»	»	»	»	»	»	»	186,230 »	186,230 »	201,020 »
»	»	»	»	»	»	»	»	202,732 »	202,732 »	215,493 »
»	»	»	»	»	»	»	»	288,582 50	288,582 50	301,680 »
»	»	»	»	»	»	»	»	341,413 84	341,413 84	358,896 34
»	»	»	»	»	»	»	»	400,927 28	400,927 28	422,837 28
»	»	»	»	»	»	»	»	519,588 93	519,588 93	536,568 93
3,398 50	1,434 50	2,757 60	61,042 17	»	»	326,728 40	933 71	69,209 48	501,931 52	520,561 42
9,403 64	2,379 50	2,529 68	63,697 90	»	»	317,320 45	894 78	17,097 74	474,320 90	497,521 45
25,081 60	3,640 »	3,565 30	61,542 48	»	»	391,549 70	575 64	8,558 16	559,642 21	582,907 21
26,684 55	2,147 45	3,321 60	72,001 64	»	»	417,368 75	1,984 27	16,427 17	602,501 63	613,497 18
15,361 »	2,726 50	2,449 75	94,698 83	»	»	420,905 32	1,118 36	9,382 05	607,672 72	617,834 62
18,425 92	2,922 »	2,418 90	130,296 53	»	»	531,577 15	1,249 22	9,373 98	808,197 28	819,289 28
14,898 29	1,658 50	3,500 25	168,454 42	»	»	986,965 01	1,683 75	30,814 64	1,276,792 15	1,287,707 14
10,070 10	521 25	3,973 75	161,361 07	»	»	974,285 86	3,015 17	30,161 80	1,265,260 94	1,276,200 90
506 »	708 50	4,539 43	91,255 31	9,824 87	»	922,222 48	3,379 05	21,638 54	1,155,774 09	1,166,178 60
817 50	1,021 05	5,324 59	74,804 68	11,962 97	»	1,052,589 13	3,888 61	16,588 65	1,262,011 32	1,275,452 98
1,696 74	1,371 »	6,700 11	118,877 67	11,132 01	»	1,536,177 70	2,381 37	18,824 30	1,805,423 56	1,822,585 56
2,180 61	2,168 »	11,827 93	133,041 69	9,766 30	»	1,581,543 83	4,180 51	86,207 25	1,949,827 56	1,975,092 16
13,775 19	2,129 75	17,665 12	174,002 33	8,912 28	»	4,292,593 14	6,355 55	113,427 10	4,929,440 30	4,951,630 65
43,726 55	3,789 25	10,526 01	166,032 14	4,728 38	»	2,289,049 25	9,396 89	429,943 32	3,216,166 03	3,237,390 77
48,474 60	4,188 55	8,940 64	224,282 90	14,550 31	»	1,198,624 98	8,775 45	175,342 75	1,913,172 »	2 011,784 49
55,262 62	800 20	19,317 45	220,773 34	19,294 80	»	1,347,018 43	8,107 27	677,065 34	2,638,041 73	2,814,990 30
54,367 35	806 05	25,392 91	233,803 68	14,534 67	»	980,233 71	10,088 37	115,470 43	1,731,047 95	1,918,422 30
47,478 38	1,345 75	40,850 40	309,000 68	16,020 05	»	897,589 06	9,108 91	158,789 40	1,856,972 71	2,079,377 33
271,255 48	1,908 75	39,850 81	310,709 91	12,713 49	»	1,165,770 52	9,421,97	78,893 08	2,221,249 12	2,454,051 21
326,618 14	2,032 10	31,060 27	366,786 97	11,257 52	»	1,248,585 19	5,487 71	49,593 41	2,355,767 64	2,612,648 39
269,822 11	1,782 »	27,466 31	417,336 77	9,364 49	»	787,040 56	9,002 56	23,664 45	1,901,531 37	2,157,298 81
342,072 40	4,445 72	29,807 »	398,740 58	9,364 49	»	825,174 79	9,445 72	50,245 75	2,126,016 49	2,400,698 78
305,732 38	9,564 70	22,012 51	269,106 76	6,792 30	»	613,414 66	2,733 80	30,561 15	1,673,681 17	2,033,866 53
370,748 84	8,659 38	21,322 31	190,281 36	6,328 29	»	692,110 85	2,133 42	34,704 58	1,716,012 26	2,063,783 22
395,396 14	1,757 40	29,188 29	200,828 88	7,815 37	»	688,618 76	4,147 87	98,256 69	1,858,888,88	2,231,189 65
320,436 01	1,718 95	34,942 71	205,582 11	6,503 17	15,449 46	871,545 12	3,009 75	99,863 17	1,946,098 56	2,386,350 95
242,957 45	1,619 10	35,371 35	174,351 32	5,154 02	14,542 75	990,610 41	2,685 30	65,035 08	1,913,472 »	2,382,406 22
248,192 35	1,445 40	31,063 55	166,053 32	4,574 70	15,429 09	1,147,564 25	2,327,20	39,936 15	2,038,646 30	2,481,842 66
22,012 85	866 50	33,717 17	192,977 90	12,013 66	18,045 57	1,511,714 97	2,543 75	121,237 13	2,326,558 64	2,797,274 89
35,030 50	685 20	32,360 56	191,304 81	13,176 11	19,868 96	1,630,631 84	2,500 25	58,094 30	2,438,458 02	2,905,133 73
27,387 58	1,218 »	32,539 25	211,197 26	8,703 80	21,833 39	1,877,762 31	2,927 27	107,263 47	2,759,980 96	3,230,697 19
40,012 98	1,123 50	34,473 45	219,355 56	7,982 26	34,625 49	1,887,389 44	1,696 86	97,297 28	2,871,626 41	3,320,374 70
22,481 92	559 45	43,195 10	207,883 53	8,125 98	27,079 01	2,160,476 16	1,072 68	37,910 91	3,019,506 59	3,467,548 16
38,186 33	2,906 77	42,623 13	214,940 53	4,436 40	36,658 57	2,008,818 22	728 14	95,368 91	2,883,879 14	3,326,730 04
58,912 42	393 05	46,384 45	229,018,35	4,520 73	36,412 09	2,051,389 19	1,014 56	125,030 22	3,058,604 74	3,507,029 59
3,728,865 08	78,673 77	742,906 98	6,984,480 50		239,935 38	42,603,177 59	139 995 69	6,382,512 31	70,859,310 37	78,567,082 01

N° XIII. — *Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État*

	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.
A. Lignes construites directement par l'État :						
Lignes en exploitation (premier établissement et parachèvement).	168,862,336 54	178,713,625 93	193,049,467 86	216,225,558 55	235,918,400 01	239,991,481 52
Lignes en construction	a) 17,351,552 70	a) 14,964,801 56	a) 20,444,987 48	a) 16,768,045 98	a) 10,841,587 33	a) 12,810,006 95
Aliénation d'immeubles, subsides, etc. (page 95)	a) 3,565,254 29	a) 3,580,562 78	a) 3,585,906 87	a) 3,588,330 35	a) 3,599,560 »	a) 3,607,133 50
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :						
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1er et 26 juin 1877 et 8-10 juin 1878. . . . — en exploitation.	»	»	»	»	»	»
— en construction.	»	»	»	»	»	»
Parachèvement y relatif (page 159)	»	»	»	»	»	»
Ensemble pour lignes de l'État. . .	189,779,143 53	197,258,990 27	217,079,362 21	236,581,934 88	250,359,556 34	256,208,621 97
C. Lignes rachetées :						
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	»	»	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92	6,514,151 92
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877).	»	»	»	»	»	»
Saint-Ghislain à Erbisœul	»	»	»	»	»	»
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»	»
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-litige)	»	»	»	»	»	»
Marchan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat.	»	»	»	»	»	»
Réseau des Flandres. Coût	»	»	»	»	»	»
Réseau des Flandres. Remboursement des cautionnements	»	»	»	»	»	»
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités)	»	»	»	»	»	»
Luxembourg. Prise en charge des actions ordinaires (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	34,628,581 80	34,628,581 80	34,628,581 80
Luxembourg. Prise en charge des actions de dividende (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	74,399,400 »	74,399,400 »	74,399,400 »
Luxembourg. Prise en charge des primes (converties en 3 1/2, en 1885).	»	»	»	18,327,125 »	18,327,125 »	18,327,125 »
Coût des lignes rachetées. . .	10,525,041 76	10,525,041 76	17,039,193 68	144,394,300 48	144,394,300 48	144,394,300 48
Parachèvement prévu lors du rachat (page 159)	»	1,217,114 99	2,490,556 11	3,761,794 65	10,009,980 05	12,324,517 40
— des lignes rachetées, sur fonds généraux (p. 159)	1,432,018 82	1,440,743 28	1,482,049 45	2,235,347 83	4,622,324 21	5,324,490 09
Ensemble pour lignes rachetées (p. 159). . .	11,957,060 58	13,182,900 03	21,011,799 24	152,391,442 96	159,026,604 74	162,043,307 97
D. Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes (p. 153).	1,281,802 38	1,544,270 52	2,207,418 11	2,867,288 12	3,163,158 67	3,380,598 33
E. Dépendances des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, machines et outillages des ateliers, éclairage électrique et au gaz, etc. (p. 158.)	9,380,917 69	9,811,779 90	11,830,839 95	14,833,209 28	16,503,344 41	17,362,359 74
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction.	5,602,700 34	5,678,792 66	5,820,321 07	6,109,212 34	6,249,803 64	6,424,104 57
G. Coût du matériel roulant et des pièces de rechange y relatives :						
1° Acquis par l'État pour l'ensemble du réseau exploité	58,189,419 35	61,698,072 15	71,330,067 03	81,452,949 01	84,747,269 86	90,286,797 52
2° Repris aux compagnies (voir détails, p. 159)	2,698,349 24	29,744,624 25	29,755,449 05	53,935,310 57	59,498,563 45	61,282,238 23
Ensemble pour le matériel roulant (p. 158).	60,887,768 59	91,442,696 40	101,085,516 08	135,388,259 58	144,245,833 31	151,569,035 75
Ensemble des capitaux engagés	278,889,393 11	318,919,429 78	359,035,256 66	548,171,347 16	579,548,301 11	596,988,028 33
H. Intérêts intercalaires des capitaux — Lignes en exploitation	6,858,002 99	7,836,519 75	8,640,660 38	9,727,636 45	10,758,792 91	10,932,659 05
H. Intérêts intercalaires des capitaux — en construction	a) 1,495,738 37	a) 1,215,681 07	a) 1,316,447 16	a) 1,468,055 03	a) 1,556,644 61	a) 2,090,980 87
Total général de premier établissement. fr.	287,243,134 47	327,971,630 60	368,992,364 20	559,367,038 64	591,863,738 63	610,011,668 25
Pour faire ressortir le capital servant de base aux charges du compte d'exploitation, il faut déduire pour lignes en construction et aliénation d'immeubles (voir litteras a ci-dessus) . fr.	22,412,545 36	19,761,045 41	25,347,341 51	21,824,431 46	15,997,791 94	18,308,121 32
Reste capital utile. . . . . fr.	264,830,589 11	308,210,585 19	343,645,022 69	537,542,607 18	575,865,946 69	591,703,546 93

(1) Dont fr. 55,051-08 représentant l'amortissement compris dans les annuités servies, avant le rachat au comptant.
(2) Dont fr. 155,019-31 — — — l'annuité servie — —
(3) Les frais de parachèvement de la ligne Dendre et Waes exploitée ci-devant moyennant part de recettes ont été reportés dès 1876, année du rachat, à
(4) 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 Châtelet et Chimay à la frontière française.
(4) Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le Département des Finances, des diverses indemnités payées aux sociétés
(b) Pour les années 1881 à 1889, voir l'annexe XIII de 1892.

et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes (b).

1876	1877.	1878.	1879.	1880. (b)	1890.	1891.	1892.	1893.
246,297,245 61	260,328,282 99	267,621,016 73	271,947,609 38	279,086,674 99	334,452,456 63	339,417,548 52	346,016,191 32	349,378,740 66
a) 11,183,406 06	a) 2,490,716 68	a) 929 92	a) 206,854 03	a) 245,603 07	a) 2,716,186 51	a) 3,866,218 31	a) 5,045,928 80	a) 9,645,280 07
a) 3,712,742 15	a) 3,761,620 »	a) 3,986,179 67	a) 4,086,368 83	a) 4,207,814 71	a) 5,397,349 36	a) 5,439,024 89	a) 5,815,107 09	a) 5.884.585 36
2,781,760 »	10,505,367 »	21,365,298 88	56,681,853 88	77,644,905 88	155,352,622 31	155,908,757 02	153,935,472 36	(c)136,001,324 10
a) 4,061,740 »	a) 16,589,133 »	a) 27,949,601 12	a) 14,078,946 12	a) 12,404,994.12	a) 319,300 »	a) »	a) »	»
«	14,325 56	54,589 06	297,807 72	1,107,577 02	7,546.664 94	8,011,800 44	8,680.365 49	8.944,891 76
268,036,893 82	291,649,445 23	320,977,615 38	348,199,439 96	374,697,569 79	503,784,479 93	512,644,249 18	521,523,068 06	529,857,821 97
10,525.041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76	10,525,041 76			
6,514,151 92	(d) 6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08			
(e) 52,703,069 51	52,703,069 51	52.703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51			
»	»	»	2,385,000 »	2,385,000 »	2.385,000 »			
»	»	»	»	»	4,300,000 »			
»	»	»	»	12,500,000 »	12,500,000 »	435,138,677 16	435,138,677 16	435,138,677 16
»	»	»	»	»	6,937,645 59			
»	»	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72	17,380,762 72			
»	»	»	»	»	61,219 70			
»	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »			
34,628,581 80	34,628,581 80	34.628,581 80	34,628,581 80	127,355,106 80	127,355,106 80			
74,399,400 »	74,399,400 »	74,399 400 »	92,726,525 »					
18,327,125 »	18,327,125 »	18,327,125 »						
197,097,369 99	391,574,049 15	408,954,811 87	411.339,811 87	423,839,811 87	435,148,677 16			
12,341,513 70	12,732,944 69	12,734,523 76	12,994,844 36	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101.927 16	13,101,927 16
7,268,553 12	10,181,931 39	11,314,248 38	12,534,671 95	15,054,976 60	35,824,051 43	38,628,259 75	41,420.544 74	41,508,055 42
216,707,436 81	414,488,925 23	433,003,584 01	436,869,328 18	451,996,715 63	484,064,655 75	486,868,864 67	489,661,149 06	491,748,659 74
(3) 2,239,201 37	2,321,616 05	2,506,367 09	2,972,366 17	3,296,747 48	7,716,623 67	8,038,196 27	8,463,552 41	8,771,824 66
18,260,126 47	18,961,251 33	19,974,812 50	20,928,998 »	23,820,828 93	35,114,929 68	36,468,631 22	37,473,614 40	38,216,255.90
6,569,703 97	6,740,967 91	6,836,162 90	6,990,442 70	7,252,481 55	9,310,163 56	9,594,122 48	9,803,554 48	10,166,476 15
97,830,692 75	100,570,898 60	105,281,140 36	112,058,129 73	129,827,478 06	206,801,977 55	212,362,827 73	217,974,502 45	219,940,854 53
61,293,935 64	64,526,535 26	66,175,772 54	66,569,438 88	66,569,438 88	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24	67,071,388 24
159,124,628 39	165,097,433 86	171.456,912 90	178,627,568 61	196,396,916 94	273,873,365 79	279,434,216 97	285,045,890 69	287,012,242 77
670,937,990 83	901,299,639 64	954,745,454 78	994,588,143 62	1,057,461,260 32	1,315,864,218 40	1,333,048,279 19	1,351,970,829 10	1,365,773,281 19
11,307,576 21	14,162,176 06	14,423,244 51	14,565,594 63	14,801,645 80	17,341,877 56	17,502,907 03	17,909,792 98	18,027,211 05
a) 2,458,639 95	a) 63,864 72	a) 3,22	a) 2,161 10	a) 3,722 54	a) 323,606 90	a) 411,917 58	a) 303,962 53	a) 419,485 25
684,704,206 99	915,525,680 42	969,178,702 51	1,009,155,899 35	1,072,266,628 66	1,333,529,702 86	1,350,963,103 82	1,370,184,584 61	1,384,219,977 49 (f)
21,416,528 16	22,905,334 40	31,936,713 93	19,274,330 08	16,862,134 44	8,756,342 97	9,718,060 78	11,184,996 42	15,949,350 70
663,287,678 83	892,620,346 02	937,241,988 58	989,881,569 27	1,055,404,494 22	1,324,773,359 89	1,341,245,043 04	1.358.999 586 19	1,368,270,626 79 (f)

la rubrique : « Parachèvement des lignes rachetées ».
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
de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Faronville à Éprave.

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

		DATES des reprises.	1892.	1893.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	774,278	(1) 655,503	(2) 118,667	774,170
	à forfait pour son compte	—	694,746	15,120	681,277	696,397
B. Lignes rachetées moyennant annuités à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5,141	30,142
	Luxembourg (3)	1 janv. 1873	308,833	226,675	82,158	308,833
	Bassins-Houillers (4) . .	1 janv. 1871	642,988	106,958	536,030	642,988
			981,963	358,634	623,329	981,963
C. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (5)	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (6) . . .	9 juin 1853	102,661	102,134	527	102,661
	Lignes des Flandres . .	1 janv. 1878	240,572	»	240,572	240,572
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	4,220	5,022	9,242
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	31,781	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	36,989	»	36,989	36,989
			460,687	133,343	327,344	460,687
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .			2,911,674	1,162,600	1,750,017	2,913,217
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	55,798	»	55,798
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,552	16,132	2,420	18,552
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,114	»	34,114	34,114
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz. . . .	22 nov. 1875	74 351	»	74,351	74,351
			323,408	157,774	165,634	323,408
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (7).			14,137	2,282	11,872	14,154
F. Sections de compagnies, empruntées en transit pour l'État (8). .			28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État			3,277,969	1,323,656	1,955,873	3,279,529

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

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

(3) Cette ligne peut-être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement et de la conversion en titres 3 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1er janvier 1875.

(4) Racheté par annuités le 1er janvier 1877 (*voir* page 517 du Compte rendu de 1878).

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

(6) — — en 1876 — le 1er mai 1877, —

(7) Savoir, voies communes dans les stations de Diest, Moll, Saint-Trond, Tongres, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Comines, Ransart, Erquelines, Lobbes, Chimay, Berzée, Fleurus, Jamioulx, Acoz, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaete et Eecloo.

(8) Sections de Beyrize à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Piequery. (*Voir* p. 17.)

N° XV. — *Importance du matériel de traction en* 1893.

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

		LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE		
		avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives tenders.	Total.
Nombre d'unités (1)		15	382	1,570	84	1,427	624	2,051
Nombre d'essieux moteurs		15	764	4,710	336	4,007	1,818	5,825
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	33,030	1,176,629	8,112,964	584,208	7,691,499	2,215,332	9,906,831
	Par locomotive	2,202	3,080	5,170	6,955	5,390	3,550	4,830
	Par essieu moteur	2,202	1,546	1,723	1,739	1,920	1,219	1,701
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	206,320	9,441,160	56,353,810	4,225,350	50,008,960	20,217,680	70,226,640
	Par locomotive	13,755	24,715	35,900	50,302	35,045	32,400	34,240
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	392,100	12,168,350	51,634,500	3,273,360	49,387,950	18,080,300	67,468,250
	Par locomotive	26,140	31,854	32,888	39,000	34,610	28,975	32,895
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	521,550	13,911,850	59,222,160	4,225,350	54,426,730	23,454,180	77,880,910
	Par locomotive	34,770	36,418	37,721	50,302	38,141	37,587	37,970

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités		1,316
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	14,138,760
	Par tender	10,744
Poids moyen en kilogrammes des tenders en services.	En tout	29,606,760
	Par tender	22,500

(1) Non compris les voitures à vapeur.

N° XVI. — *Situation de l'effectif du matériel*

ANNÉES.	ENTRÉES — PREMIER établissem't. — Extensions.	ENTRÉES — RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL neuf.	ENTRÉES — RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL transformé.	ENTRÉES — TOTAL.	SORTIES. — A RENOUVELER. MATÉRIEL démoli.	SORTIES. — A RENOUVELER. MATÉRIEL transformé.	SORTIES. — TOTAL.	AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Existant.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Devant EXISTER d'après colonne 2	BALANCE de RENOUVELLEMENT Avance.	BALANCE de RENOUVELLEMENT Arriéré.
Locomotives.												
1835 à 1869	358	189	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	15	»
1870	»	1	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13	»
1871	167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	525	37	»
1872	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	»
1873	75	1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	»
1874	86	»	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	»
1875	203	»	»	203	6	»	6	+ 197	979	943	36	»
1876	78	»	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	»
1877	26	»	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19	»
1878	32	»	25	57	13	25	38	+ 19	1,085	1,079	6	»
1879	53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	»
1880	131	4	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»
1881	184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1883	118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1884	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1885	35	46	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1886	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	1
1887	20	1	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»	34
1888	14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1889	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1890	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1891	64	39	»	103	10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
1892	32	1	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	5	»
1893(1)	10	23	»	33	19	»	19	+ 14	2,051	2,042	(1)19	»
	2,042	537	167	2,746	528	167	695					
		704										

(1) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

Tenders.

1835 à 1869	316	161	»	477	190	»	190	+ 287	287	316	»	29
1870	»	15	»	15	20	»	20	— 5	282	316	»	34
1871	112	10	»	122	15	»	15	+ 107	389	428	»	39
1872	59	15	»	74	22	»	22	+ 52	441	487	»	46
1873	79	»	»	79	20	1	21	+ 58	499	566	»	67
1874	40	1	»	41	21	»	21	+ 20	519	606	»	87
1875	121	50	»	171	21	»	21	+ 150	669	727	»	58
1876	72	41	»	113	13	»	13	+ 100	769	799	»	30
1877	28	»	»	28	16	»	16	+ 12	781	827	»	46
1878	12	»	»	12	11	»	11	+ 1	782	839	»	57
1879	32	»	»	32	24	»	24	+ 8	790	874	»	84
1880	49	»	»	49	7	»	7	+ 42	832	920	»	88
1881	105	29	»	134	7	»	7	+ 127	959	953	6	»
1882	109	14	»	123	17	»	17	+ 106	1,065	1,062	3	»
1883	147	16	»	163	16	»	16	+ 147	1,212	1,209	3	»
1884	28	»	»	28	20	»	20	+ 8	1,220	1,237	»	17
1885	32	8	»	40	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	68
1886	19	1	»	20	39	»	39	— 19	1,182	1,288	»	106
1887	18	»	»	18	39	»	39	— 21	1,161	1,306	»	145
1888	12	28	»	40	24	»	24	+ 16	1,177	1,318	»	141
1889	36	14	»	50	28	»	28	+ 22	1,199	1,354	»	155
1890	19	94	»	113	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1891	62	36	»	98	19	»	19	+ 79	1,383	1,435	»	52
1892	30	12	»	42	27	»	27	+ 15	1,398	1,465	»	67
1893(2)	6	52	»	58	16	»	16	+ 42	(1) 1,440	1,471	»	(1)(2) 31
	1.543	597	»	2,140	699	1	700					

(1) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

(2) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives-tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES	ENTRÉES.					SORTIES				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT. MATÉRIEL		TOTAL.	PREMIER établissement	A RENOUVELER. MATÉRIEL		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arriéré.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changemt de classification	neuf.	transformé.		Changemt de classification.	démoli.	transformé.						
Voitures à vapeur.														
1876	2	»	»	»	2	»	»	»	»	+ 2	2	2	»	»
1877	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»
1878	11	»	»	»	11	»	»	»	»	+ 11	13	13	»	»
1879	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	13	»	»
1880	1	»	1	»	2	»	1	»	1	+ 1	14	14	»	»
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	14	»	»
1882	»	»	»	»	»	»	1	»	1	− 1	13	14	»	1
1883	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1884	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+ 1	14	14	»	»
1886	9	»	1	»	10	»	»	»	»	+ 10	24	23	1	»
1887	23	»	»	»	23	»	»	»	»	+ 23	47	46	1	»
1888	3	»	»	»	3	»	»	»	»	+ 3	50	49	1	»
1889	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	49	1	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+ 4	54	49	5	»
1891	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1892	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
	49	»	7	»	56	»	2	»	2					
Véhicules pour trains de voyageurs.														
1835 à 1858	940	»	»	»	»	»	»		»	»	1,143	940	203	»
à 1859 à 1869	953	»	224	6	1,180	»	403	90	493	+ 687	1,830	1,893	»	63
1870	»	»	74	15	86	»	24	12	36	+ 50	1,880	1,893	»	13
1871	334	»	74	5	413	»	53	»	53	+ 360	2,240	2,227	13	»
1872	139	286	19	»	444	301	45	»	346	+ 98	2,338	2,351	»	13
1873	185	3	3	»	191	229	76	»	305	− 114	2,224	2,310	»	86
1874		32	181	»	213	1	79	2	82	+ 131	2,355	2,341	14	»
1875	291	129	100	»	520	»	72	5	77	+ 443	2,798	2,761	37	»
1876	63	»	123	»	186	»	84	»	84	+ 102	2,900	2,824	76	»
1877	57	1	48	»	106	»	65	»	65	+ 41	2,941	2,882	59	»
1878	187	»	137	20	364	»	47	20	67	+ 297	3,238	3,069	169	»
1879	237	»	31	64	332	1	62	64	127	+ 205	3,443	3,305	138	»
1880	266	»	284	152	702	1	56	152	209	+ 493	3,936	3,570	366	»
1881	40	»	22	1	33	»	75	1	76	− 43	3,893	3,580	313	»
1882	157	1	4	11	173	»	54	10	64	+ 109	4,002	3,738	264	»
1883	122	»	51	3	176	»	41	3	44	+ 132	4,134	3,860	274	»
1884	80	51	8	»	139	»	80	»	80	+ 59	4,193	3,991	202	»
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	− 1	4,192	4,068	124	»
1886	11	»	103	»	114	»	68	14	82	+ 32	4,224	4,079	145	»
1887	26	»	105	»	131	»	62	40	102	+ 29	4,253	4,105	148	»
1888	306	»	7	»	313	»	43	9	52	+ 261	4,514	4,411	103	»
1889	210	»	24	2	236	»	62	13	75	+ 161	4,675	4,621	54	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+ 51	4,726	4,605	61	»
1891	128	»	5	»	133	»	41	1	42	+ 91	4,817	4,793	24	»
1892	134	»	3	11	148	»	21	6	27	+ 121	4,938	4,927	11	»
1893 (1)	46	»	227	2	275	»	36	15	51	+ 224	5,162	4,973	189 (1)	
	5,003	503	1,95	297	6,817	533	1,796	469	2,798					
1er établisst.	5,506		2,251				2,265							
Montant des sorties	513		203	Excedent des entrees sur les sorties au 31 decem. 1858.										
Reste. . .	4,973		Total.	2,454										

(1) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 9 véhicules restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement.

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

ANNÉES	ENTRÉES. Premier établissement: Extensions. Matériel neuf	ENTRÉES. Premier établissement: Changement de classification	ENTRÉES. Renouvellement. Matériel neuf	ENTRÉES. Renouvellement. Matériel transformé	ENTRÉES. TOTAL	SORTIES. Premier établissement: Changement de classification	SORTIES. A renouveler. Matériel démoli	SORTIES. A renouveler. Matériel transformé	SORTIES. TOTAL	AUGMENTATION ou diminution du parc	EFFECTIF au 31 décembre: Existant	EFFECTIF au 31 décembre: Devant exister d'après colonnes 3 et 7	BALANCE du renouvellement: Avance	BALANCE du renouvellement: Retard
					Véhicules pour trains de marchandises.									
1835 à 1858	7,336	»	»	»	»	»	»			»	6,963	7,336		373
1859 à 1869	3,972	»	3,190	73	7,235	»	4,036	10	4,046	+ 3,189	10,152	11,308		1,156
1870	476		1,210	12	1,698	»	338	15	353	+ 1,345	11,497	11,784		287
1871	9,261	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	»	133
1872	1,623	301	639	»	2,563	256	284	»	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	»
1873	451	229	1	»	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	»	86
1874	23		6	»	29	32	210	»	244	— 215	23,059	23,351		292
1875	5,163	»	789	2	5,954	129	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	199	
1876	1,139		613	1	1,753	»	601	»	601	+ 1,152	29,736	29,524	212	»
1877	523		757	1	1,281	6	556	1	563	+ 718	30,454	30,041	413	
1878	1,034	»	210	91	1,335	»	661	91	752	+ 583	31,037	31,075	»	38
1879	986		520	136	1,642	516	447	136	1,099	+ 543	31,580	31,545	35	»
1880	3,418		8	331	3,757	52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,911	»	315
1881	3,363		103	559	4,025	»	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274		457
1882	3,924		»	40	3,964	»	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198		814
1883	466	»	424	27	917	»	505	27	532	+ 385	41,769	42,664		895
1884	200	»	586	1	787	51	609	»	660	+ 127	41,896	42,813		917
1885	1	»	404	6	411		593		593	— 482	41,414	42,814		1,400
1886	»		210	14	224	»	652		682	— 458	40,956	42,814		1,858
1887	»		»	40	40	»	405	»	405	— 365	40,591	42,814		2,223
1888	270	»	1,730	10	2,010		280		280	+ 1,730	42,321	43,084		763
1889	738	»	265	13	1,016	»	280	2	282	+ 734	43,055	43,822		767
1890	764		100	24	888	»	411	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	1,063
1891	»		»	22	22	»	313	»	313	— 291	43,232	44,586	»	1,354
1892	79	»	720	2	801	»	322	1	323	+ 478	43,710	44,665		955
1893 (1)	165		103	46	282	»	428	1	429	— 147	43,563	44,828	»	(1) 1,265
	45,373	30	12,654	1,421	52,672	1,075	13,762	1,235	16,072					
1er établist	45,903		14,075				14,997							
Montant des sorties	1,075				Excédent des sorties sur les entrées au 31 décembre 1858		373							
Reste	44,828				Total		15,370							

(1) La situation au 31 décembre 1893 a été établie sans tenir compte de 1,810 wagons restant à fournir sur fonds de renouvellement.

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

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée en kilogrammes 1	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé en kilogrammes 2	BALANCE AVANCE 3	BALANCE ARRIÉRÉ 4	*Observations.*
31 décembre 1873.			264,883	»	
— 1874.	»	32,224	232,659	»	
— 1875.	»	20,328	212,331	»	
— 1876.	»	34,708	177,623		
— 1877.	»	19,662	157,961	»	
— 1878.	»	43,350	114,611	»	
— 1879.	74,342	»	188,953		
— 1880.	»	41,218	147,735		
— 1881.	138 156	»	285,891		
— 1882	68,934	»	354,825	»	
— 1883.	»	22,274	332,551	»	
— 1884.	»	40,906	291,645	»	
— 1885	103,053	»	394,698	»	
— 1886.	»	80 683	314 015	»	
— 1887	»	158,460	155,555	»	
— 1888	»	139,484	16,071	»	
— 1889	96,478	»	112,549		
— 1890.	119 887	»	232,436	»	
— 1891.	254,464	»	486,900		
— 1892	»	39,756	447,144	»	
— 1893(1)	19,396	»	(1)466,540	»	
Avance.	201,657				
Report des avances au 31 decembre 1873	264,883				
Avance totale. . . .	466,540				

La puissance de traction des moteurs tangentiellement aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6744,5\ P\ d^2\ l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères;

d — le diamètre des cylindres en mètres,
l — la course des pistons en mètres,
D — le diamètre des roues motrices en mètres

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(1) Au 31 décembre 1893 il restait à fournir sur fonds de renouvellement 2 locomotives représentant une puissance de traction de 7,540 kilogrammes

N° XIX. — *Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent ».*

ANNÉES.	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — AVANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR en argent.
	1	2	3	4	5	6	7
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,241,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	»	14,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	»	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	1,189,000	16,011,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,011,073	183,800	16,194,873	3,594,195
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,194,873	1,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	1,283,310	18,548,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	753,612	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	145,200	19,447,050	4,192,946
1885	15,254,104	1,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	1,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	1,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	1,471,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	137,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	1,185,954	23,195,326	22,440,562	1,582,390	24,022,952	827,626
1890	23,195,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,719,579
1892	24,008,514	678,141	24,686,655	28,728,093	135,250	28,863,343	4,176,688
1893 (1)	24,686,655	904,135	25,590,790	28,863,343	1,314,130	30,177,473	(1) 4,586,683

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

(1) La situation de l'exercice 1893 a été établie sans tenir compte de 2 locomotives restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 84,930 francs.

N° XIX. — *Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur « argent »* (1).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance. VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente. 1	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année. 2	MOINS-VALUE du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc. 3	Ensemble. 4	VALEUR d'achat du matériel renouvelé sur fonds de renouvellement du 1er janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente. 5	SOMMES dépensées sur fonds de renouvellement pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année. 6	Ensemble. 7	8
1874	10,927,296	»	1,688,964	12,616,260	13,682,475	1,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	10,927,296	1,063,896	1,813,512	13,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,605,821
1876	11,991,192	1,834,464	1,865,892	15,691,548	18,410,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	13,825,656	1,631,928	1,854,252	17,311,836	21,359,800	1,149,130	22,508,930	5,197,094
1878	15,457,584	1,783,248	1,782,084	19,022,916	22,508,930	1,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	17,240,832	1,361,880	1,200,084	19,802,796	24,258,634	1,465,367	25,724,001	5,921,205
1880	18,602,712	1,124,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	19,727,136	959,136	1,740,180	22,426,452	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	1,108,128	1,685,472	23,479,872	28,480,246	»	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	1,387,488	1,548,120	24,730,008	28,480,246	1,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	1,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	1,332,607	31,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	266,105	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	1,948,536	1,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	1,820,756
1887	28,750,464	1,264,104	1,434,048	31,448,616	32,204,312	467,120	32,671,432	1,222,816
1888	30,014,568	875,328	1,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,104	1,715,736	33,578,736	36,465,424	708,218	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,178,320	926,544	1,574,892	35,679,756	38,254,679	»	38,254,679	2,574,923
1892	34,104,864	854,376	1,350,240	36,309,480	38,254,679	2,316,395	40,571,074	4,261,594
1893 (2)	34,959,240	1,182,624	1,339,764	37,481,628	40,571,074	3,532,375	44,103,449	(2)6,621,821

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

(1) *Voir* détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890

(2) La situation de l'exercice 1893 a été établie sans tenir compte de 340 wagons et 9 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 636,255 francs.

N° XX. — *Tableau du parcours kilométrique*

		TRAINS DE VOYAGEURS.				
		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des PARCOURS.
		Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	
A. Voitures à voyageurs.	Voitures de 1re classe	11,120,320	2,388,755	4	72,542	13,781,619
	— de 2e classe	12,286,881	915,601	25	90,018	13,292,525
	— de 3e classe	70,039,420	1,200,389	37	187,027	71,427,773
	— mixtes	24,537,881	2,773,598	5	65,849	27,375,133
	— à vapeur	1,085,467	»	»	»	1,085,467
	— fourgons	5,047,531	14	»	»	5,047,545
	Ensemble	124,117,500	7,478,155	71	414,336	132,010,062
B. Véhicules divers.	Voitures cellulaires	330,705	»	»	2	330,705
	Wagons à Fourgons	24,605,884	2,425,247	5,996	120,705	27,155,832
	bagages. Locomotives fourgons	1,157,896	»	»	»	1,157,896
	Wagons chargés inscrits en feuille taxée. (*Voir* litt. *D*)	3,161,395	1,366,720	9,365	10,915	4,548,395
1° *Parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'État*		135,575,378	11,270,122	15,452	545,958	165,202,890
C. Wagons (chargés, vides et en service). Pour mémoire. *Voir* répartition et report litt. *B.* et *D.*	Boxes	274,085	1,366,720	1,141	10,915	»
	Trucks pour équipages	22,787		»		
	Wagons fermés vitesse et AB	2,494,254		6,816		
	Wagons fermés ordinaires	368,660		1,408		
	Wagons ouverts à coke, minérai et chicorée	»		»		
	Wagons ouverts autres de 10 tonnes et moins	1,609		»		
	Wagons ouverts de plus de 10 tonnes	»		»		
	Traineaux et wagons lestés	151,068		»		
D. Décomposition du parcours des wagons (litt. *C*).	chargés inscrits en feuille taxée (1°)	3,161,395	1,366,720	9,365	10,915	»
	chargés inscrits en feuille de service (2°)	»	»	»	»	»
	vides (2°)	»	»	»	»	»
	lestés au poids mort (2°)	151,068	»	»	»	151,068
E. Voitures en service.	Voitures à voyageurs	1,995,971	»	»	»	1,995,971
	— cellulaires	994	»	»	»	994
	— poste (prestations gratuites)	2,107,225	614,846	1	4,563	2,726,635
	Locomotives fourgons	4,477	»	»	»	4,477
	Fourgons	498,146	»	»	»	498,146
2° *Parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'État*		4,757,879	614,846	1	4,563	5,377,289
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1)		158,131,257	11,884,968	13,455	550,521	170,580,179
Parcours dans les trains de l'État sur des section étrangères (2)		1,126,744	278,300	»	»	1,405,044
	Ensemble	159,258,001	12,163,268	13,455	550,521	171,985,225
Parcours des véhicules de l'État sur les lignes étrangères dans les trains étrangers		»		7,184,891		
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT		159,258,001		7,198,324		

(1) Les sections appartenant à des compagnies et exploitées en service commun avec l'État, sont considérées comme réseau de l'État, lorsqu'elles sont parcourues par les trains de l'État. Réciproquement, les sections de l'État exploitées en service commun avec des compagnies, sont considérées comme réseau de ces compagnies lorsqu'elles sont parcourues par leurs trains.

(2) Sections étrangères proprement dites, c'est-à-dire non en service commun avec l'État.

du matériel de transport pendant l'année 1893.

TRAINS DE MARCHANDISES.					PARCOURS GÉNÉRAL	
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TOTAL des parcours.	des véhicules de l'État.	des véhicules étrangers sur le réseau de l'État.
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.			
48,311	7,056	»	4	55,371	11,168,638	2,668,333
53,616	5.573	»	»	59,189	12,340,322	1,011,192
1,080,800	64 058	»	1,650	1,146,508	71,120,257	1,451,024
582,360	16,919	»	1,642	601,091	25,120,416	2,853,778
20,158	»	»	»	20,458	1.105,905	»
239,895	»	»	»	239,895	5,287,424	14
2,025,618	95.606	»	5,266	2,122,490	126,143,189	7,989,365
1,349	»	»	»	1,349	552,052	2
17,146,057	126,841	»	7,500	17,280,398	41,755,957	2,680,295
14,166	»	»	»	14,166	1,172,062	»
216,683,089	57,168,905	155,642	107,365	274,114,997	220,009,491	58,655,901
255,870,279	57,389,550	155,642	118,129	293,535,400	389,412,731	69,325,559
607,795		404				
492,118		101				
2,224,410		152				
84,581,458		65,706				
59,784,885	85,981,320	27,448	202,664	»	»	»
212,680,819		195,575				
5,167,668		8,413				
961,126		»				
216,683,089	57,168,905	155,642	107,365	»	»	»
11,980,552	»	»	»	11,980,552	11,980,552	»
116,675,510	28,812,417	138,155	95,501	145,721,583	116,815,665	28 907,718
961,126	»	»	»	961,126	1,112,194	»
2,041,220	»	»	»	2,041,220	4,057,191	»
6,599	»	»	»	6,599	7,595	»
6,660	20,905	»	»	27,565	2,115,884	640,312
»	»	»	»	»	4.477	.
1,655,317	»	»	»	1,655,317	2,151,465	»
135,324,764	28,833,320	138,155	95,501	162,391,540	158,220,799	29,548,030
369,195,043	86,222,670	293,797	213,430	455,924,940	527,655,550	98,871,589
4,120,455	2,765,637	»	»	6,886,092	5.247,199	3,043,937
373,315,498	88,988,307	293,797	213,430	462,811,032	532,880,729	101,915,526
»		161,565,300			168.750,191	
373,315,498		161,858,797			701,630,920	

N° XXI. — *Consommation de charbon des locomotives en 1893 et 1892.*

ANNÉES.	CONSOMMATIONS. — DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSOMMATIONS par train-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre avec train. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre en général. Quantité.	Valeur.	par véhicule-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par charge unité-kilomètre transportée. Quantité.	Valeur.	*Observations.*
		Kilogrammes	Fr. c.	Fr. c.	K.	F.	K	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	
1893	Charbon gailleteux . . .	2,516,350	8.80	22,143 28	48.02	0,113	46.75	0,105	43.29	0,083	1,162	0,007	0.43607	0,00273	(1) Ces charges sont conventionnelles ; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons, lant à 3 essieux, ainsi que les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à coupé qui comptent pour 2 1/2 unités de charge ; etc., etc. Tout wagon *vide* de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 1/4 unité de charge ; les wagons *chargés* de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-traineaux comptent également pour 3 unités de charge ; etc., etc.
	— menu demi-gras.	238,608,500	6.82	1,627,309 97											
	— gras.	145,631,700	8.51	1,239,325 77											
	— maigre. . . .	349,427,200	4.94	1,726,170 37											
		736,183,750	6.27	4,644,949 39											
1892	Charbon gailleteux . . .	3,463,000	11.16	38,647 08	48.19	0,133	46.93	0,124	43.48	0,099	1,185	0,009	0.44948	0,00329	
	— menu demi-gras.	243,378,800	7.82	1,668,622 22											
	— gras.	151,041,254	10.08	1,522,495 84											
	— maigre. . . .	367,350,022	5.88	2,160,018 43											
		735,233,076	7,33	5,389,783 27											

	Trains-kilomètre.	Locomotives-kilomètre avec train.	Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.	Véhicules-kilomètre chargés et vides.	Charges unités-kilomètre (1).
1893	40,854,004	43,948,586	55,407,769	633,725,074	1,688,233,847
1892	40,413,576	43,423,235	54,532,446	620,398,393	1,635,744,238

N° XXII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires.*

	Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1892.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1893.	DIFFÉRENCES POUR 1893.	
	Tarif de 1892.	Tarif de 1893.		En plus.	En moins.
Voies et travaux.					
Valeur des matériaux. Rails, billes et accessoires. neufs . .	5,799,383 »	5,866,386 »	4,474,311 »	»	1,392,075 »
de remploi	3,948,188 »	3,350,723 »	3,637,562 »	286,839 »	»
vieux . .	602,542 »	694,850 »	1,127,046 »	432,196 »	»
Ensemble (1). . .	10,350,113 »	9,911,959 »	9,238,919 »	— 673,040 »	
Traction et exploitation.					
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.					
a. *Objets et matières neufs.*					
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	540,809 83	538,099 13	553,475 »	15,375 87	»
Combustibles	289,000 49	216,019 96	179,463 75	»	36,556 21
Huiles d'éclairage.	51,640 04	41,642 24	37,353 78	»	4,288 46
Huiles et matières de graissage.	82,560 32	74,721 09	88,912 93	14,191 84	»
Bois de construction	620,836 95	595,998 76	1,068,473 77	472,475 01	»
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	2,868,906 06	2,737,623 24	2,760,433 79	22,810 55	»
Acier, fonte et fer divers . . .	418,362 06	419,264 25	446,246 70	26,982 45	»
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	328,068 72	305,759 22	268,290 67	»	37,468 55
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	90,883 76	84,073 21	102,567 07	18,493 86	»
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	170,387 41	157,107 06	108,749 29	»	48,357 77
Matières et objets divers . . .	1,114,998 28	1,087,523 35	1,361,717 05	274,193 70	»
b. *Objets et matières non utilisables.*					
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).	220,123 91	217,832,45	195,342 85	»	22,489 60
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2).	327,540 72	298,502 53	193,560 70	»	104,941 83
Total (annexe XXIII). . .	7,124,118 55	6,774,166 49	7,364,587 35		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.					
Stations et ateliers	1,360,343 25	1,186,821 65	1,305,456 21	118,634 56	»
Sections.	647,475 79	634,367 »	678,092 04	43,725 04	»
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .	278,443 68	313,348 47	330,492 05	17,143 58	»
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser	5,062,935 »				
Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	167,000 »	5,293,525 »	5,379,110 »	85,585 »	»
Ensemble (1) (3) .	14,640,316 27	14,202,228 64	15,057,737 65	+ 855,509 04	
Valeur totale des approvisionnements au 31 décembre.	24,990,429 27	24,114,187 64	24,296,656 65	+ 182,469 04	

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (*voir* p. 24 et 40, ainsi que l'annexe XXIV).
(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (*voir* annexe XXV).
(3) Non compris fr. 116-78 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIII. — *Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires* (1).

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XXII.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1892. (Tarif de 1893.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1895. (Tarif de 1893.)	DIFFERENCES.		VALEUR des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires. (Tarif de 1894.)
			En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	180,191 34	251,635 45	71,444 11	»	243,572 48
Anvers-Dam.	164,304 77	168,884 71	4,579 94	»	163,932 71
Braine-le-Comte	237,444 42	230,323 86	»	7,120 56	225,150 88
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	81,079 40	106,867 12	25,787 72	»	116,070 18
Bruxelles-Quartier-Léopold, . . .	401,145 43	361,395 16	»	39,750 27	343,706 28
Gand (Gentbrugge)	1,137,876 35	1,317,360 75	179,484 40	»	1,277,246 74
Jemelle	374,045 88	339,606 54	»	34,439 34	322,676 26
Liége	104,126 56	133,503 68	29,377 12	»	127,838 76
Luttre	758,529 07	768,991 72	30,462 65	»	759,356 97
Malines (ateliers centraux) (2). .	2,505,665 07	2,613,411 49	107,746 42	»	2,475,771 22
Malines (dépôt du timbre)	26,820 65	27,321 98	501 33	»	26,511 09
Mons (Cuesmes)	802,937 55	1,025,284 89	222,347 34	»	993,440 19
Totaux. . . .	6,774,166 49	(3)7,364,587 35	+ 590,420 86		7,075,273 76

(1) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : *voir* l'annexe suivante.

(2) Le Magasin central a été fusionné avec le Dépôt des ateliers centraux de Malines, à partir du 1er février 1893.

(3) Non compris fr. 116-78 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans le dépôt des ateliers centraux de Malines.

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts.*

(Développements à l'appui de l'Annexe XXII pour la partie Traction et Exploitation.)

N° XXIV. — *Quantités et valeurs des principaux*

(Développements à l'appui de l'annexe XXII

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	32,697	14,842 01
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	9,722	21,578 39
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	180,151	44,413 46
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	24	4,323 »
5	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Dixon).	—	102	4,983 »
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	3	450 »
7	Balai ordinaire	—	24,709	2,470 90
8	Bandages divers	Kil.	974,501	301,385 27
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	20,983	33,712 93
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	11,901	14,838 78
11	— en bois pour frein	—	41,855	18,409 18
12	Bois d'acajou en planches et madriers.	M³	13	4,218 14
13	— d'allumage neuf et vieux	—	6,388	33,711 13
14	— de chêne	—	277	56,695 45
15	— de frêne en planches et madriers.	—	71	8,017 54
16	— de sapin divers.	—	2,215	166,279 28
17	— de pitch-pine en planches et madriers	—	4,243	367,096 71
18	Boîtes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	1,203	7,161 40
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	11,767	75,277 21
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	67,738	33,789 57
20	Boulons polis pour locomotives	—	41,427	28,951 40
21	— — et bruts pour voitures.	—	182,380	67,411 68
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	2,769	43,233 25
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	630	7,182 42
24	Chaînes de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	5,784	18,121 50
25	— ordinaires, diverses	Kil.	7,979	3,036 65
26	Chanvre filé	—	14,719	16,190 96
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc).	Tonne.	62,638	539,231 23
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	141,817	16,527 46
29	Clous d'épingles divers	Kil.	64,300	13,131 80
30	Coke industriel	Tonne.	305	5,188 27
	A reporter. . . .			1,973,010 27

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

pour la partie Traction et Exploitation.)

	1893.			*Observations.*
VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
10,632 35	29,830	10,207 78	10,198 46	
21,578 39	11,877	25,928 06	28,576 30	
43,136 16	182,656	43,139 93	37,642 86	
4,323 »	22	4,010 »	4,010 »	
4,983 »	87	4,382 »	4,190 »	
450 »	2	300 »	300 »	
2,213 81	24,017	2,338 33	1,728 50	
368,544 »	1,155,778	424,181 39	391,607 03	
30,292 37	22,847	39,119 60	35,463 85	
13,464 44	23,305	20,712 85	19,364 78	
17,048 55	13,556	17,190 13	17,190 13	
4,315 97	7	2,466 26	2,568 68	
33,711 13	4,774	21,390 12	21,390 12	
60,967 47	1,487	318,019 75	283,941 44	
7,102 75	83	8,331 70	8,331 70	
160,445 11	2,487	176,420 07	176,519 07	
344,348 99	6,833	551,596 91	551,579 67	
6,106 60	1,151	6,208 10	6,137 10	
75,531 64	12,354	68,915 70	63,068 30	
30,744 35	68,243	38,361 96	34,323 13	
28,069 19	35,382	21,772 08	16,195 11	
60,672 08	187,507	57,161 23	56,118 39	
12,237 75	1,333	15,191 68	10,629 63	
7,182 12	535	7,215 71	1,828 13	
15,993 66	5,857	15,823 60	15,621 20	
3,1 13	7,826	3,088 50	2,536 31	
15,896 76	10,622	11,518 26	12,218 36	
391,399 90	62,007	108,705 33	111,711 60	
11,150 27	151,317	21,132 15	25,916 37	
12,210 36	26,911	5,126 03	1,890 18	
1,118 85	330	1,112 60	3,131 08	
1,835,386 75		2,390,999 11	2,295,591 68	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892. QUANTITÉS.	1892. VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.
	Report.	. . . . .	. . . . .	1,073,010 27
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	3,310	2,583 58
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	7,485	31,488 90
33	Coussinets alésés divers, à la pièce	—	4,548	22,454 25
34	— — au kil.	Kil.	38,236	74,462 58
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	309,163	503,122 62
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	429	420,983 »
37	Déchets de coton divers	Kil.	72,147	36,795 16
38	Draps divers	Mèt. ct.	11,098	66,769 53
39	Éponge ordinaire	Kil.	48	737 83
40	Essieux divers	—	367,863	484,443 16
41	Fagots.	Pièce.	29,438	4,415 70
42	Fer battu en barres	Kil.	113,265	25,113 93
43	— en tôle divers	—	450,045	87,102 93
44	— étiré divers	—	569,800	92,284 86
45	— pour barreaux de grilles	Paquet.	21,813	42,957 54
46	— d'angle et profilés	Kil.	346,127	54,068 26
47	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées	—	225,267	34,623 80
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	96,233	70,287 47
49	— de pétrole.	Litre.	235,457	23,545 70
50	— de graissage.	Kil.	207,644	85,674 31
51	Métal blanc.	—	18,019	26,454 77
52	Nickel, bronze, etc..	—	9,806	9,804 08
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	438	2,541 40
54	Plomb à plomber	Kil.	12,262	5,190 01
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	18,654	466,778 57
55bis	— — —	Kil.	197,224	91,052 28
56	Robinets en bronze divers	Pièce.	2,643	24,333 88
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit. . . .	Paire.	1,111	1,458,780 »
58	— — — — coudé	—	425	1,151,700 »
59	— — non montées	Pièce.	80	40,700 »
60	— — sans bandages	—	52	22,270 »
61	— de tender montées sur essieu	Paire.	644	357,070 »
62	— — non montées.	Pièce.	»	»
63	— — sans bandages	—	»	»
	A reporter. . . .			5,893,000 37

1893.				Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
1,835,386 75	. . . . .	2,390,999 41	2,295,591 68	
2,153 70	9,877	6,167 55	4,958 60	
27,168 »	8,063	29,224 60	23,935 75	
21,603 15	2,077	14,682 80	14,946 30	
65,183 82	21,517	33,138 68	33,138 68	
428,138 29	268,202	381,949 23	384,710 55	
116,657 »	210	128,847 »	111,709 »	
33,187 80	67,325	30,980 05	27,608 28	
61,112 73	8,008	43,699 15	40,207 34	
664 44	92	1,274 97	1,997 94	
184,437 24	359,501	166,728 49	144,752 38	
4,445 70	18,603	2,735 20	2,735 20	
27,069 65	137,588	33,240 57	33,240 57	
84,330 27	474,160	91,945 68	89,952 65	
97,038 26	472,958	81,210 44	67,470 40	
42,964 38	18,366	35,508 26	31,214 25	
56,798 59	549,421	95,512 38	76,024 11	
35,600 86	213,857	32,273 53	26,889 11	
55,251 60	77,355	44,079 28	40,986 37	
21,189 96	292,300	22,630 92	16,773 58	
72,208 57	243,000	90,213 88	80,690 66	
40,461 44	17,869	40,514 04	37,596 66	
9,804 08	1,593	1,589 51	1,589 51	
2,494 90	725	3,347 24	3,348 35	
4,611 35	24,821	8,105 25	7,240 89	
136,359 23	40,940	131,647 45	115,575 51	
72,320 08	180,012	65,577 44	54,809 91	
23,964 38	2,823	26,787 90	25,601 94	
1,458,780 »	1,154	1,485,850 »	1,485,850 »	
1,151,700 »	424	1,149,440 »	1,149,440 »	
40,700 »	92	28,300 »	28,300 »	
22,270 »	66	28,970 »	28,970 »	
354,200 »	602	333,300 »	291,160 »	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
6,590,223 22		7,057,470 60	6,776,046 17	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1892. QUANTITÉS.	1892. VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.
	Report . . .	. . .	»	6,893,000 37
64	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Paire.	6,077	2,228,015 »
65	— — — non montées	Pièce.	»	»
66	— — — sans bandages	—	16	2,000 »
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	302	130 83
68	— brun	—	8,231	2,348 07
69	Suif	—	45,010	30,606 46
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile.	Pièce.	52,949	18,094 93
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	2,425	24,457 95
72	Torchons en coton	—	9,966	2,690 82
73	Tubes à fumée, en laiton	Kil.	349,209	455,646 92
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	14,527	29,009 04
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. ct.	15,528	12,772 »
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	4,738	15,257 08
77	Verres à vitres.	M²	4,156	8,311 98
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	4,656	520 77
79	— fer diverses	—	262,812	24,882 72
80	Zinc en feuilles	Kil.	9,534	5,645 68
	Totaux.	. . . . .	»	9,753,390 62
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus (1).	. . .	»	3,698,640 03
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie	. . . . .	»	647,475 79
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.	. . . .	»	540,809 83
	Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée au prix du jour.	. . .	»	14,640,316 27

(1) Comprenant plus de trois mille rubriques : objets de consommation ; pièces de rechange ; matières premières, etc., etc.

	1893.			Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	
6,590,223 22	»	7,057,470 60	6,776,016 47	
2,294,475 »	5,984	2,390,150 »	2,390,150 »	
»	»	»	»	
2,000 »	»	»	»	
123 31	1,002	551 64	560 59	
2,257 56	12,317	3,076 45	3,575 57	
28,355 89	30,168	27,580 28	31,061 45	
18,117 66	54,005	19,129 11	19,114 79	
22,256 95	1,471	11,988 45	10,208 09	
2,192 52	12,156	2,672 97	2,788 81	
414,027 55	224,698	285,704 59	285,704 29	
26,728 81	16,359	30,569 64	26,972 81	
11,725 87	15,728	11,505 52	11,020 27	
13,923 44	2,669	8,046 30	8,152 57	
7,059 19	6,152	8,646 48	7,112 08	
524 37	3,334	340 86	319 47	
24,888 14	146,526	11,952 76	10,217 39	
5,046 76	6,556	3,466 98	3,100 15	
9,463,926 24	»	9,872,852 63	9,586,374 50	
3,565,836 24	»	3,953,317 98	3,824,282 24	
634,367 »	»	678,092 04	665,277 58	
538,099 13	»	553,475 »	551,962 12	
14,202,228 61	»	15,057,737 65	14,627,896 44	

N° XXV. — *Situation et mouvement des mitrailles, matières*

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1892 et de celle des quantités entrées en 1893 (col. 2 + col. 5)
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.	
1	2	3	4	5	6
Acier vieux bandages	17,709 30	8,820 »	8,889 30	77,877 60	95,586 90
— — essieux coudés	2,625 04	»	2,625 04	3,491 73	6,116,77
— — — droits	11,847 80	»	11,847 80	20,551 80	32,399 60
— vieilles feuilles de ressort	6,196 35	7,150 »	»	15,754 97	21,951 32
— fondu, vieux ressorts à spirales	10,544,47	9,750 »	794 47	22,863 30	33,407 77
— riblonds (tournures)	4,659 07	11,470 »	»	33,321 73	37,980 80
— mitrailles ordinaires	4,863 47	4,831 13	32 34	6,665 »	11,528 47
— mitrailles, brûlé	346 75	»	346 75	1,027 50	1,374 25
Argent de Berlin, vieux	112 92	»	112 92	142 46	255 38
Bâches hors d'usage, susceptibles de remploi	»	»	»	15,665 »	15,665 »
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche	1,955 25	1,750 »	205 25	16,152 25	18,085 50
Caoutchouc vieux	445 37	»	445 37	491 28	936 65
Crasse provenant des fours à réchauffer	100 »	54 30	45 70	1,450 »	1,550 »
Cuivre, bronze, mitrailles	43,595 28	»	43,595 28	268,920 21	312,515 49
— — riblonds et limailles	14,187 53	17,915 »	»	99,502 50	113,689 63
— jaune, mitrailles	6,586 47	25,200 »	»	45,606 34	51,992 81
— — riblonds et limailles	4,907 74	2,250 »	2,657 74	1,290 62	6,198 36
— rouge, mitrailles de vieux foyers	17,199 16	»	17,199 16	56,489 51	73,688 67
— — — ordinaires	39,552 85	53,577 25	»	61,066 74	100,599 57
— — riblonds et limailles	8,688 24	6,209 »	2,479 24	21,927 57	30,615 81
Déchets de cuir	2 44	»	2 44	765 22	767 66
Fer divers vieux de remploi	5,769 20	»	5,769 20	8,247 38	14,016 58
Fer en tôle divers vieux de remploi	1,978 16	»	1,978 16	8,358 60	10,336 76
Fer vieux bandages	14,021 80	»	14,021 80	493 70	14,515 50
Fer vieux essieux droits	7,708 90	»	7,708 90	12,144 50	19,853 40
— — coudés	1,267 44	»	1,267 44	430 56	1,698 »
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages.	18,978 04			13,922 01	32,900 05
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	1,744 86	39,400 37	15,391 71	2,333 24	4,078 10
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	28,758 10			9,063 26	37,821 36
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages	5,311 08			2,203 43	7,514 51
A reporter	281,238 86	186,375 05	137,412 01	826,199 81	1,107,438 67

et pièces hors d'usage en 1893. (*Dépôts.*)

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des matières et pièces hors d'usage en 1893 (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1893 (Colonne 6 moins col 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893 (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1893 (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9)				
Délivrées pour être employées par l'administration	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs	Cédées à prix d'argent						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
70 59	»	59,820 »	19 60	59,890 59	59,980 »	55,696 51	61,200 »	»
281 71	»	4,939 55	287 95	5,221 26	4,950 »	895 51	»	895 51
12,352 50	»	»	604 »	12,352 50	»	20,067 10	»	20,067 10
2,258 11	»	13,630 »	3,370 25	15,888 11	12,975 50	6,063 21	10,400 »	»
31 45	»	27,750 »	10,769 02	27,801 45	25,825 »	5,606 32	18,000 »	»
»	»	33,150 »	7,789 14	33,150 »	32,752 »	2,850 80	12,950 »	»
968 68	»	6,825 »	5,436 11	7,793 68	6,172 50	3,734 79	»	3,734 79
»	»	1,000 »	900 50	1,000 »	995 »	374 25	500 »	»
»	»	»	18 32	»	»	255 38	»	255 38
»	»	11,587 92	»	11,587 92	11,587 92	2,077 08	2,077 08	»
338 »	»	15,126 50	29 »	15,464 50	9,812 28	2,621 »	2,621 »	»
265 12	»	»	187,85	265 12	»	671 55	»	671 55
»	»	1,546 50	»	1,546 50	1,753 50	3 70	»	3 70
265,957 16	»	»	147 488 01	265,957 16	»	48,556 33	»	48,556 33
25,025 21	17,915 »	61,425 »	51,580 25	102,363 21	57,087 50	11,326 59	25,625 »	»
13,685 20	2,000 »	23,200 »	23,070 88	38,865 20	23,666 50	13,127 61	26,950 »	»
171 »	»	4,477 50	1,850 59	4,648 50	5,384 40	1,549 86	»	1,549 86
71,690 52	»	»	41,052 55	71,690 52	»	1,998 15	»	1,998 15
13,150 38	1,077 25	75,075 »	15,642 52	89,282 65	76,615 90	11,116 94	21,525 »	»
2,428 50	6,515 70	16,500 »	11,141 96	25,244 »	17,019 50	5,571 81	11,000 »	»
655 56	»	»	75 80	655 56	»	152 50	»	152 50
7,027 60	»	»	2,980 70	7,027 60	»	6,988 98	»	6,988 98
7,480 40	»	»	489 15	7,480 40	»	2,856 36	»	2 856 36
4,284 »	»	»	»	4,284 »	»	10,251 50	»	10,251 50
11,685 80	»	755	»	12,440 80	724 80	7,412 60	»	7,412 60
154 48	»	»	68 80	154 48	»	1,543 52	»	1,543 52
32 »	»	21,028 55	5,215 »	21,060 55		11,859 50	»	11,859 50
509 50	»	1,521 85	252 30	2,031 35	65,654 46	2,046 75	»	2,046 75
»	»	37,457 10	»	37,457 10		564 26	»	564 26
90 »	»	5,353 20	»	5 443 20		2,071 31	»	2,071 31
436,515 10	27 305 95	424,188 47	356,080 »	888,007 52	411,246 56	219,431 15	190,848 08	123,219 45

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1892 et de celle des quantités entrées en 1893 (col. 2 + col. 5)
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.	
1	2	3	4	5	6
Report. . .	281,238 86	186,375 05	137,412 01	826,199 81	1,107,438 67
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc.	90 96	»	90 96	69 48	160 44
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.). . .	5,494 92	750 »	4,744 92	12,945 33	18,440 25
— n° 2 (semelles de freins)	3,516 44	7,150 »	»	8,365 72	11,882 16
— n° 3 (débris divers)	28,414 20	127,260 »	»	278,415 89	306,830 09
— n° 4 (grilles et pièces brûlées). .	5,942 08	8,500 »	»	13,979 43	19,921 51
Fer galvanisé, mitrailles	42 29	100 »	»	390 35	432 64
Fer riblonds (tournures).	3,041 18	5,200 »	»	9,139 94	12,181 12
Fil de fer vieux.	7 50	»	7 50	»	7 50
Fonte de remploi.	846 50	»	846 50	398 40	1,244 90
Fonte, mitrailles ordinaires	18,785 79	33,759 35	»	99,921 93	118,707 72
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	2,133 24	1,600 »	533 24	2,913 33	5,046 57
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	137 50	1,750 »	»	2,750 25	2,887 75
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compacte).	1,101 32	»	1,101 32	1,185 88	2,287 20
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	1,793 84	2,760 »	»	5,335 29	7,129 13
Fonte riblonds (tournures)	1,166 39	660 »	506 39	621 10	1,787 49
Huile de graissage (résidus)	2,288 51	350 »	1,938 51	4,113 05	6,401 56
Limes vieilles et débris de limes.	»	»	»	412 25	412 25
Livrets ayant contenu de l'or fin	2 09	»	2 09	1 90	3 99
Locomotives et tenders à petite section et machines-outils hors d'usage.	942 50	942 50	»	»	942 50
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets. . .	4,145 74	»	4,145 74	84,683 15	88,828 89
— riblonds et limaille	2,442 93	»	2,442 93	39,569 67	42,012 60
Meules à aiguiser, hors d'usage.	19 08	»	19 08	12 96	32 04
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	9,523 52	6,000 »	3,523 52	20,625 39	30,148 91
Nickel, riblonds et limailles de métal Montéfiore	8 56	»	8 56	12 78	21 34
A reporter. . .	375,125 94	383,156 90	157,323 27	1,412,063 28	1,785,189 22

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des matières, matières et pièces hors d'usage en 1893 (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1893 (Colonne 6 moins col 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1893 (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des matières, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon 7+8+9)				
Délivrées pour être employées par l'administration	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs	Cédées à prix d'argent						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
436,515 10	27,305 95	124,188 47	356,080 »	888,007 52	411,246 56	219,451 15	190,848 08	123,219 15
»	»	100 »	»	100 »	112 50	60 44	»	60 44
12,135 »	»	1,500 »	17,847 12	13,635 »	1,287 »	4,985 25	2,250 »	2,735 25
»	»	9,100 »	1,157 78	9,100 »	9,355 »	2,782 16	5,850 »	»
72,650 12	7,875	177,391 14	27,995 12	257,919 26	171,429 90	48,910 85	118,855 50	»
33 20	»	15,500 »	2,665 85	15,533 20	16,225 50	4,388 31	7,000 »	»
» 02	»	200 »	60 86	200 02	534 »	252 62	»	252 62
2 »	»	10,000 »	1,595 72	10,002 »	9,668 »	2,179 12	4,800 »	»
»	»	»	»	»	»	7 50	»	7 50
208 53	»	»	75 45	208 53	»	1,036 37	»	1,036 37
32,029 85	11,225 54	66,980 »	22,204 05	110,235 39	62,890	8,471 55	39,500 »	»
»	»	4,100 »	1,790 64	4,400 »	3,927 »	646 57	800 »	»
330 »	»	2,250 »	405 »	2,585 »	2,132 »	302 75	1,500 »	»
28 40	»	800 »	28 40	828 40	800 »	1,438 80	1,200 »	238 80
291 60	»	4,500 »	1,324 84	4,791 60	3,860 »	2,337 55	3,150 »	»
10 05	»	1,520 »	2 88	1,530 05	1,330 »	457 46	660 »	»
2,277 90	»	350 »	361 76	2,627 90	155 50	5,775 66	»	5,775 66
»	»	336 87	»	336 87	434 36	75 38	»	75 38
»	»	»	»	»	»	3 99	»	3,99
»	»	942 50	»	942 50	942 50	»	»	»
80,582 44	»	»	46,812 01	80,582 44	»	8,246 45	»	8,246 45
41,323 17	»	»	14,270 97	41,323 17	»	689 45	»	689 45
»	»	»	1 14	»	»	32 01	»	32 01
22,577 22	»	6,000 »	18,397 97	28,577 22	4,989 »	1,571 69	»	1,571 69
14 54	»	»	23 92	14 54	»	6 80	»	6 80
701,032 12	16,404 49	725,661 98	515,100 46	1,473,098 59	704,159 82	312,090 65	376,411 38	141,949 85

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1892 et de celle des quantités entrées en 1893 (col. 2 + col. 5)
	En magasin au 31 décembre 1892. Tarif de 1893.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1892 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1893 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1893.	
1	2	3	4	5	6
Report. . . .	373,125 94	383,156 90	157,323 27	1,412,063 28	1,785,189 22
Objets divers provenant de caisses de secours hors d'usage et autres.	255 »	255 »	»	»	255 »
Plomb vieux.	282 93	375 »	»	1,189 57	1,472 50
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés.	4,816 67	»	4,816 67	19,326 23	24,142 90
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze, métal blanc, fer et fonte mélanges.	1,412 11	»	1,412 11	4,433 80	5,845 91
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	137,505 56	252,122 40	»	353,261 35	492,766 91
— — — de remploi.	»	»	»	40,943 39	40,943 39
— — — lavés, hors d'usage . .	»	»	»	62,121 33	62,121 33
Verre vieux (débris).	327 16	900 »	»	844 35	1,171 51
Zinc vieux.	535 65	1,100 »	»	830 93	1,366 38
TOTAUX. . . .	518,261 02	637,909 30	163,552 05	1,897,014 23	2,415,275 25

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1893 (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1893 (Colonne 6 moins col. 11.)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1893 (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées du dépôt à dépôt (Pour mémoire	TOTAL (colon 7+8+9)				
Délivrées pour être remployées par l'administration.	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
701,032 12	46,404 49	725,661 98	315,100 46	1,473,098 59	704,159 82	312,090 63	376,411 38	141,919 85
»	»	255 »	»	255 »	255 »	»	»	»
511 53	»	725 »	826 89	1,236 53	617 50	255 93	400 »	»
2,880 »	6,649 27	9,000 »	14,949 45	18,529 27	8,629 »	5,615 65	10,800 »	»
221 20	»	2,520 »	4,797 10	2,741 20	2,425 52	3,104 71	»	3,104 71
120,280 »	188,336 21	120,000 »	61,856 19	428,616 21	115,460 »	64,150 70	158,168 »	»
54,936 29	»	»	32,643 90	54,936 29	»	6,007 10	»	6,007 10
6,484 »	46,658 53	»	1,100 »	53,142 33	»	8,979	13387 »	»
»	»	900 »	476 10	900 »	840 »	271 51	600 »	»
97 31	»	629 »	684 26	726 31	629 85	640 27	481 »	139 27
866,412 47	288 048 50	859,690 98	630,454 35	2,014,181 75	853,016 40	401,093 50	560,447 38	151,220 93

N° XXVI. — *Déraillements et collisions*

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.		CAUSES DES DÉRAILLEMENTS — VOIE. Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosités 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.	MATÉRIEL ROULANT. Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; dégalages 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 défectuosités 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 . .	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	8	9
		1892 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	22	17
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18	14
2	Collisions aux bifurcations .	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		1892 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1893. . . .	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	2
		1892. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1892. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1893. . . .	»	»	»	»	»	»	4	2	2	»	1	1	20	»
		1892. . . .	2	»	2	»	4	1	2	3	»	»	2	4	33	»
		Moyenne (1).	»	4	1	1	1	1	2	4	3	»	1	3	28	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1893 . . .	3	»	1	»	1	1	8	2	8	»	»	3	1	»
		1892. . . .	»	»	»	»	»	2	3	2	2	»	1	»	»	1
		Moyenne (1).	1	»	1	1	3	1	3	2	7	»	2	3	1	»
	Ensemble . . .	1893. . . .	3	»	1	»	1	9	12	4	10	»	1	5	30	17
		1892. . . .	2	»	2	»	4	6	7	7	2	»	3	5	55	20
		Moyenne (1).	1	3	1	1	4	7	7	7	9	»	3	5	48	20

(1) Établie sur les résultats des quatorze dernières années.

(2) Pour les années 1833 à 1891, voir annexe XXXI de 1890.

ET COLLISIONS. EXÉCUTION DU SERVICE.									NOMBRE de déraillements et collisions en général.			DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
													PERSONNES ATTEINTES (1).											
													VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne respectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas sur l'ordre reçu	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
2	2	3	1	1	5	1	»	1	7	20	27	10	»	»	5	5	1	7	11	19	1	7	16	24
1	»	10	»	2	16	11	»	7	12	48	60	9	2	18	52	72	»	11	15	26	2	29	67	98
3	1	7	3	9	11	10	3	3	20	46	66	12	»	5	12	17	1	8	10	19	1	13	22	36
1	»	»	»	»	»	»	»	1	2	3	5	2	»	»	6	6	»	»	4	4	»	»	10	10
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	1	»	»	»	1	1	1	2	2	4	2	»	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4
1	»	»	1	»	»	»	»	»	1	2	3	1	»	3	4	9	»	»	2	2	»	3	6	11
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	»	»	»	»	2	»	1	1	3	4	2	»	1	2	3	»	1	1	2	»	2	3	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	2	2
»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	7	8	2	»	»	4	4	»	2	1	3	»	2	5	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3	1	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	2	2
»	»	»	»	»	»	2	1	»	»	3	3	1	»	»	»	»	»	1	1	2	»	1	1	2
»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2
»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
»	2	1	»	»	»	1	2	»	15	20	33	4	»	1	»	1	»	2	3	5	»	3	3	6
»	»	»	1	»	»	7	3	3	24	41	65	3	»	»	4	4	»	1	4	5	»	1	8	9
»	1	»	»	»	»	3	12	1	22	38	60	3	»	»	1	1	»	1	1	2	»	2	2	4
»	»	»	»	»	»	»	2	»	13	16	29	3	»	»	1	1	»	8	2	10	»	8	3	11
»	»	»	»	»	»	»	»	1	6	7	13	2	»	»	»	»	»	3	1	4	»	3	1	4
»	»	»	»	»	»	2	8	2	13	21	34	3	1	8	1	10	»	2	2	4	1	11	3	15
4	4	4	3	1	5	4	5	3	37	70	107	23	»	6	20	26	1	21	23	45	1	27	43	71
1	»	10	1	2	18	18	3	13	44	101	145	17	2	18	56	76	»	15	22	37	2	33	78	113
3	2	9	4	10	11	24	24	10	59	117	176	23	1	15	18	34	2	15	16	33	3	30	34	67

N° XXVII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1893.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tuées.	blessées.	contusionnées	TOTAL.
A. *Accidents survenus aux voyageurs* par leur imprudence :				
En montant dans un train ou en en descendant aux stations.	2	13	4	19
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	3	4	6	13
En circulant dans l'intérieur des stations.	1	2	4	7
Lors de la fermeture des portières	»	15	3	18
Dans d'autres circonstances	1	3	2	6
TOTAUX. . . .	7	37	19	63
B *Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs* :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	9	9	3	21
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	3	»	10
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	1	3	»	4
En circulant dans les stations	2	2	»	4
— le long de la voie.	2	4	»	6
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	1	11	3	15
Suicide, folie	31	»	»	31
Dans d'autres circonstances	»	2	1	3
TOTAUX. . . .	53	34	7	94

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
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	»	4	1	5	»	»	»	»	5
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	1	»	»	1	»	1	»	1	2
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	5	13	2	18	»	»	»	»	18
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	4	4	»	8	»	1	»	1	9
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	10	51	29	90	»	1	1	2	92
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	129	73	202	»	»	1	1	203
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	119	49	168	»	2	2	4	172
TOTAUX.	18	320	154	492	»	5	4	9	501
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX.	»	1	»	1	»	»	»	»	1
En accrochant des véhicules	2	40	12	54	»	»	»	»	54

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	»	17	5	22	»	1	»	1	23
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	7	2	»	9	»	»	»	»	9
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	1	2	»	3	»	»	»	»	3
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	1	1	»	2	»	»	»	»	2
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	1	2	3	»	»	»	»	3
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	3	1	4	»	»	»	»	4
Atteints dans d'autres circonstances	»	1	»	1	»	»	»	»	1
TOTAUX. . . .	1	7	3	11	»	»	»	»	11
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	»	4	3	7	»	»	»	»	7
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	»	2	1	3	»	»	»	»	3
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	9	5	14	»	»	»	»	14
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	24	5	29	»	»	»	»	29
Atteints dans d'autres circonstances.	1	54	29	84	»	»	»	»	84
TOTAUX. . . .	1	93	45	137	»	»	»	»	137
9° Agents atteints en dehors de tout service									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	3	2	1	6	1	»	»	1	7
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	7	3	»	10	»	2	1	3	13
Accidents divers	»	»	2	2	»	»	»	»	2
TOTAUX.	10	5	3	18	1	2	1	4	22

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés	contusionnés	TOTAL.	
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	3	6	»	9	»	»	»	»	9
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	2	1	3	1	»	»	1	4
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	8	2	10	»	»	»	»	10
Totaux.	3	16	3	22	1	»	»	1	23
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	»	1	1	2	»	»	»	»	2
Agents des stations communes	2	5	»	7	»	»	»	»	7
Totaux.	2	6	1	9	»	»	»	»	9
Ensemble pour le littéra *C*. . .	45	509	224	778	2	8	5	15	793

XXVIII. — *Dépenses de premier établissement du chemin de fer de*

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES (terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.) 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	FOURNITURES SPÉCIALES. RAILS ET ACCESSOIRES. 3
I. — Lignes construites			
Premier établissement			
Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,668,645 09	1,456,741 85	6,483,286 32
Embranchement de Lierre	279,596 09	44,806 24	164,530 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,260,089 55	975,424 99	2,481,352 49
Malines à Termonde	1,868,197 54	528,862 15	2,548,771 26
Termonde à Gand (station)	5,787,025 90	587,190 »	2,877,043 97
Ceinture de Gand	4,261,126 40	190,721 24	727,521 16
Gand à Bruges (station) et Bruges (bassin)	4,178,798 »	542,605 44	2,757,151 52
Bruges (station) à Ostende-ville et Ostende-quai	2,754,251 25	595,214 76	2,109,421 68
Gand à Deynze	1,006,731 06	541,498 22	2,495,142 45
Deynze à Courtrai	1,984,918 52	502,101 95	150 241 31
Courtrai à la frontière	2,255,551 96	521,895 70	1,510,572 74
Mouscron à Tournai	2,797,521 47	228,914 94	1,246,040 21
Bruxelles à Louvain	4,695,043 24	548,225 17	1,171,852 64
Malines à Louvain	5,505.267 90	467,246 24	1,919,158 66
Louvain à Tirlemont	5,071,155 46	505,581 90	1,505.650 08
Tirlemont à Ans	6,217.214 95	697,505 15	5,048,541 90
Ans à Liége (Guillemins) et à la Meuse	5,011,905 85	187,181 96	1,046,821 70
Pont du Val-Benoit	1,451,745 97	»	»
Liége-Guillemins à Liége-Longdoz et gare de Kinkempois	9,575,596 82	152,515 15	507,667 92
De la Meuse à la frontière prussienne	22,558,801 56	818,906 05	5,401,245 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,596 81	65,967 62	509,720 67
Bruxelles-Midi à Tubize	4,626,529 87	495,057 85	1,695,569 75
Tubize à Soignies	4,108,988 69	215,651 92	1,295,995 97
Soignies à Mons	4,095,544 06	586,017 50	1,985,757 62
Mons à la frontière française	5,605,551 82	555,998 84	1,595.870 76
Ceinture. de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi	5,786,710 82	200,566 65	955,620 71
Ceinture. Bruxelles-Nord à Bruxelles-Quartier-Léopld	2,690,725 05	5,240 61	82,205 22
Bruxelles à Luttre (par Waterloo)	11,881,977 76	899,876 55	2,707,290 80
Blaton à Ath	1,991,951 56	160,746 10	442,551 24
Braine-le-Comte à Charleroi	7,869,045 77	857,024 15	5,957,625 20
A reporter	147,465,958 17	12,475,910 41	82,955,584 81

l'État, effectuées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1893.

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	*Observations.*
directement par l'État.		
et parachèvement.		
844,180 70	844,180 70	
26,959,465 41	41,568,138 67	
288,913 71	777,846 89	
12,529,252 91	26,246,119 72	
1,133,483 25	6,079,316 »	
6,276,376 76	13,527,656 63	
2,381,539 25	7,560,908 05	
3,539,614 16	11,018,167 12	
3,963,966 25	9,200,833 94	
192,207 65	4,056,579 36	
1,995,939 01	4,455,200 82	
915,201 22	4,803,019 62	
3,560,634 52	7,853,111 14	
75,867 »	6,288,988 05	
2,822,297 21	8,511,970 01	
1,511,819 17	8,394,184 61	
2,178,984 14	12,141,849 12	
3,449,849 41	9,695,758 92	
»	1,451,745 97	
3,610,451 17	13,825,839 04	
4,727,520 35	31,506,472 78	
695,969 99	1,938,035 09	
7,458,443 69	14,275,201 14	
1,618,377 99	7,269,014 57	
5,729,206 07	12,194,325 05	
2,153,129 38	7,688,550 80	
1,106,293 88	8,047,192 04	
194,145 54	2,972,314 22	
851,449 88	16,340,594 79	
116,544 97	2,711,573 87	
6,767,382 11	19,411,075 21	
109,678,488 53	322,571,741 92	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
Report. . .	147,465,958 17	12,473,910 41	52,955,384 81
Charleroi à Namur	6,657,085 25	829,964 81	5,090,231 85
Libramont à Bertrix	1,201,005 87	180,285 84	415,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève	11,757,013 75	302,501 61	611,398 95
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée)	261,370 31	»	5,529 »
Audenarde à Orroir	1,518,507 82	108,719 25	205,454 55
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée)	16,922 63	»	»
Saint-Aubin à Ermeton-sur Biert	662,678 78	34,774 88	3,817 24
Gedinne à la Lesse (Houyet)	1,118,258 64	»	57 36
Aubel à Bleyberg	718,271 38	»	»
Wanlin à Anseremme. — Anseremme à Yvoir (2e voie en communauté). — Anhée à Anhée (jonction) (2e voie). — Raccordement d'Anhée à la ligne N. B. vers Yvoir	4,792,977 74	67,301 08	9,913 21
Raccordement entre les lignes de Mons à Manage et d'Ecaussines à Erquelines	420 »	»	»
Malines à Anvers-Sud	1,561,575 50	48,971 24	124,046 21
Approvisionnements à pied d'œuvre	»	»	52,292 »
Total. . .	177,491,825 84	14,046,227 12	57,470,269 30
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails (1)	»	»	(1) 2,000,000 »
TOTAUX. . .	177,491,825 84	14,046,227 12	55,470,269 30

II. Lignes concédées à des compagnies

a), *moyennant* 50 p. °/o *de*

Parachèvement

Braine-le-Comte à Gand	259,804 53	57,119 35	269,349 98
Tournai à Jurbise	354,267 74	45,719 68	361,848 43
Hal à Ath et Tournai à Blandain	399,272 98	85,000 71	442,908 65
Plateaux de Herve	61,358 12	157,352 09	371,271 26
Landen à Ciney	227,015 19	28,228 53	384,627 86
Jonction Belge Prussienne	307,588 »	4,889 »	57,227 10
TOTAUX. . .	1,589,306 56	353,289 34	1,867,233 28

b), *moyennant redevance*

Parachèvement

Spa à la frontière Grand'Ducale	292,866 60	95,460 26	390,708 43

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	*Observations.*
109,678,488 55	322,571,741 92	
8,021,218 40	18,578,500 31	
75,950 »	1,871,183 83	
99,170 22	12,750,084 55	
»	264,899 31	
27,456 70	1,659,958 32	
»	16,922 63	
»	701,270 90	
»	1,118,296 »	
»	718,271 38	
»	4,870,192 05	
»	420 »	
»	1,734,592 95	
»	52,292 »	
117,900,283 85	366,908,606 11	
»	(1) 2,000,000 »	(1) *Voir* annexe IV, renvoi 1.
117,900,283 85	364,908,606 11	

et exploitées par l'État :

la recette brute.

seulement.

189,519 55	775,825 59
1,133,330 76	1,875,196 61
214,525 65	1,141,707 97
269,616 72	859,578 19
1,211,920 51	1,848,801 09
715,605 49	1,065,309 59
3,752,587 66	7,542,416 84

fixe de 500,000 *francs l'an.*

seulement.

450,372 55	1,229,407 82

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	FOURNITURES SPÉCIALES. RAILS ET ACCESSOIRES. 3
III. Lignes rachetées au comptant				
				Parachè
Mons à Manage		763,920 75	515,997 40	1,419.319 15
Lignes du Grand-Luxembourg		7,268,183 84	1,907,123 95	8,347,277 65
Pepinster à Spa		72,457 65	21,755 55	86,957 65
Dendre et Waes		755,824 05	52,158 06	924,747 82
Saint-Ghislain à Erbisœul		73,279 53	18,157 05	66,888 56
Lierre à Turnhout		140,325 88	28,047 71	109.850 90
Anvers à la frontière par Esschen		529,036 45	159,079 89	145,005 49
Marbehan à Virton et à Lamorteau		578,470 19	106,953 88	285,058 50
	Ensemble	9,967,500 14	2,809,213 49	11,585,105 70
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	105.742 48	25,982 45	209,511 16
	Deynze à Furnes et Furnes à la frontière	507.956 42	16,515 58	105,887 02
	Ostende à Armentières	215,866 09	1,066 28	17,064 85
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes	92,450 »	1.615 56	65,066 30
	Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingelmunster	74,855 26	29,244 18	98,212 50
	Ensemble	996,870 25	72,425 85	495,741 85
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	182,214 45	66,610 52	216,590 14
	Tamines à Landen	209,985 28	20,175 05	120,844 36
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	581,949 62	57,999 32	180,849 91
	Manage à Wavre	342,550 01	18,924 76	154,927 05
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin	102,778 74	182,296 12	257,161 75
	Gand à Saint-Ghislain	425,180 03	135,886 01	782,799 68
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain	686,954 04	277,862 40	734,811 »
	Manage à Buvrinnes-Mont, Bascoup à Trazegnies, Piéton à Leval	121,501 86	34,491 62	49,056 04
	Écaussines à Erquelinnes	547,215 71	325,247 48	1,128,055 55
	Mons à Bonne-Espérance	109,041 04	7,111 63	82,457 04
	Baume à Marchiennes et raccordements	203,905 27	266,786 80	492,882 96
	Luttre à Gosselies (ville), Gilly-Sart-Allet à Chatelineau, Piéton à Trazegnies, Trazegnies à Courcelles (Centre)	76,614 55	16,429 15	265,085 25
	Houdeng à Soignies	27,818 75	»	150,482 23
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Chatelineau	43,658 80	366 97	87,898 28
	Berzée à Beaumont	14,379 23	26,620 79	20,434 57
	Blaton à Bernissart	11,944 04	7,016 38	10,332 60
	Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich	22,841 95	20,690 55	66,820 21
	Dour à Quiévrain	968 90	»	»
	Ensemble	3.311,260 23	1,442,515 53	4,761,268 42
	Totaux	14,275,630 62	4,324,152 85	16,658,115 95

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	COUT des LIGNES. 6	Totaux. 7	*Observations.*
ou moyennant annuités.				
vement.				
2,242,535 72	4,941,393 02	10,525,041 76	13,466,634 78	(1) Dont prélevé sur le prix d'achat . . . . . fr. 160 75 Report de la colonne 6. . . . 4,299,859 25 Prix d'achat. fr. 4,300,000 »
6,876,582 15	24,599,169 57	127,555,106 80	151,754,276 37	
192,862 15	374,012 98	6,782,051 08	7,156,044 06	
2,598,134 42	4,310,864 33	52,705,069 51	57,015,933 86	(2) Y compris des parachèvements à concurrence de . . . . . 860,575 85 payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat. Report de la colonne 6 . . . 6,077,269 74 Prix d'achat. fr. 6,937,845 59
1,525 65	159,650 57	2,385,000 »	2,544,650 57	
196,541 40	(1) 480,765 89	4,299,859 25	4,780,605 14	
527,070 10	960,189 95	12,500,000 »	13,460,189 95	
162,560 96	(2)1,151,025 55	6,077,269 74	7,208,295 27	(3) Savoir : *a*) Parachèvement prévu lors du rachat (p. 159). . . . . 15,101,927 16 *b*) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux (p. 159). 43,155,018 21
12,597,452 51	36,757,249 81			
644,302 97	985,559 04			*c*) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat. 160 75 *d*) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,575 85 Total conforme. fr. 57,117,481 97
259,550 81	867,889 85			
500,598 39	734,395 61	17,441,982 42	20,640,590 14	
110,747 01	269,878 67			(4) En ajoutant au montant de fr. 434,278,140 56 *c* ci-dessus . . . . . 160 75 *d* id. . . . . 860,575 85 on obtient (p. 159). . . . . fr. 435,158,677 16 coût des lignes rachetées.
140,592 65	342,904 57			
1,635,371 81	5,198,607 72			
718,653 52	1,185,868 61			(5) Déficit de fr. 353,037-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
675,269 87	1,024,274 54			
702,686 49	1,305,485 34			
411,354 22	907,736 04			
256,571 92	758,808 53			
1,255,206 87	2,597,072 59			
507,411 18	2,207,038 62			
884,147 30	1,088,976 82			
631,794 07	2,450,310 61	194,208,800 »	211,570,424 41	
575,671 96	572,281 67			
934,000 56	1,897,575 59			
42,100 46	400,229 59			
6,076 58	184,577 56			
74,808 92	206,712 97			
97,382 17	158,816 76			
6,205 85	35,498 85			
42,017 16	152,569 87			
51,221 15	52,190 05			
7,646,580 25	17,161,624 41			
(1)21,879,584 55	(1)57,117,481 97 (5) 353,037 21	(4)434,278,140 56	491,595,622 53 (5) 353 037 21	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	FOURNITURES SPÉCIALES. RAILS ET ACCESSOIRES. 3
IV. — Lignes construites à forfait				
Premier établissement				
Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873.	Athus à Gedinne (*voir* p. 152)	175,018 95	35,026 46	274,675 67
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Tamines à Mettet et Mettet à Auhée-jonction . . .	155,445 91	22,202 94	380,225 97
Convention-loi des 21 juillet-25 août 1885.	Jemelle à Wanlin (*voir* suite p. 152) . . .	179,605 53	789 45	37,385 31
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz. .	1,757,824 95	1,651 »	20,751 62
	ENSEMBLE.	2,225,895 52	59,669 85	715,038 57
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll	144,958 16	5,056 26	70,840 22
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	47,644 02	6,355 61	116,828 14
	ENSEMBLE.	192,582 18	11,411 87	187,668 36
Convention-loi du 10 juin 1878. — Baltice à Aubel		8,983 79	56,605 08	87,410 33
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1er-26 juin 1877.	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles. .	57,767 85	51,119 21	191,666 21
	Alost à Hoboken (par Opwick et Boom). . .	51,380 24	4,502 07	90,542 »
	Renaix à Tournai (par Pecq)	16,595 40	515 11	56,250 94
	Tournai à la frontière vers Orchies. . . .	20,145 »	»	27,145 65
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand . .	22,177 87	58,529 82	62,472 58
	Tubize à Écaussines (par Virginal), Lembecq à Braine-l'Alleud	54,225 55	21,101 07	102,292 26
	Jette à Termonde (par Assche)	40,116 02	59,096 45	254,185 29
	Bassilly à Renaix (par Lessines).	5,759 02	105,860 51	261,952 »
	Ath à Saint-Ghislain (par Waudignies). . .	70,882 44	4,829 62	58,488 65
	Etterbeek à Tervueren	18,729 50	90,841 97	218,227 60
	Couillet à Jamioulx	4,566 33	40,117 21	20,215 12
	Mettet à Acoz.	8,975 18	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	9,579 12	5,869 78	25,700 55
	Avelghem à Herseaux et à la frontière . . .	11,505 84	108,527 95	256,282 06
	Dour à Audregnies et à la frontière	20,477 85	85,556 56	196,875 48
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Geneviève à Thuillies, Buvrinnes-Mont, à Faurœulx, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie, Trazignies à Luttre, Courcelles (centre) à Roux, à Jumet et à Gosselies (ville)	160,518 42	79,589 08	311,715 55
	Gosselies (ville) à Gilly-Sart-Allet, Marcinelle à Vieux Campinaire (par Ransart), La Providence à La Planche	74,142 97	26,021 28	95,795 22
	ENSEMBLE.	606,958 54	721,578 31	2,204,552 17
	TOTAUX.	3,034,402 85	829,065 09	3,192,469 45

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 6	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique. 6	Totaux. 7	*Observations.*
pour compte de l'État (1).				
et parachèvement.				
1,522,608 53	2,007,529 39			(1) Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en *espèces* sur le prix du forfait, ainsi que les dépenses de parachèvement sur fonds généraux. Celles de la colonne 6 représentent la valeur des *titres* remis comme prix du forfait aux sociétés de construction. La répartition de cette valeur par sections n'a pas été donnée à l'Administration des chemins de fer.
124,256 63	660,111 45			
50,670 65	268,450 92	40,854,812 51	46,599,389 46	
868,457 62	2,628,685 19			
2,565,973 25	(2) 5,564,576 95			(2) Savoir :
				1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 2,546,889 56
765,581 45	986,216 09			
679,095 57	849,925 34	14,229,282 78	16,065,422 21	2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . fr. 3,017,687 39
				Report de la colonne 6 . . fr. 40,834,812 51
1,444,477 02	(3) 1,836,139 43			Prix de forfait . . . . fr. 45,852,499 90
100,648 90	253,651 10	2,632,365 75	2,866,016 85	
				(3) Savoir :
120,828 15	421,581 40			1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 1,695,522 21
31,161 38	157,585 69			
				2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . fr. 140,617 22
16,646 40	70,007 85			Report de la colonne 6 . . fr. 14,229,282 78
38,057 61	85,524 24			Prix du forfait . . . . fr. 14,369,900 »
12,478 55	155,458 40			
				(4) Savoir :
59,907 15	217,526 01			1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 4,468,828 89
19,074 85	372,472 61			
				2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . fr. 254,499 40
7,144 15	380,675 68			Report de la colonne 6 . . fr. 94,895,059 05
184,910 89	299,111 58			Prix du forfait . . . . fr. 95,149,558 45
19,754 77	347,556 84			
				(5) Savoir :
40,924 26	105,620 92	94,895,059 05	99,618,387 54	1° Parachèvement sur fonds généraux . . . . . fr. 8,944,891 76
12,621 12	40,065 45			
				2° Payement en espèces sur le prix du forfait . . . . fr. 3,412,804 01
14,867 85	54,017 28			Report de la colonne 6 . . fr. 132,591,320 09
85,570 21	461,284 04			Prix du forfait . . . . fr. 136,004,524 10
39,196 36	359,906 23			déduction faite de fr. 7,058,7 01-16. (*Voir* le renvoi n° 4 de l'annexe XVII.)
179,057 74	730,880 57			
308,698 05	04,655 52			
1,190.659 27	(4) 4,723,528 29			
5,501,758 42	(5) 12,557,695 77	132,591,320 09	164,949.215 86	

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc.	fr.	29,126,455 58
Réservoirs		709,469 25
Colonnes hydrauliques et machines à pomper		468,290 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau		2,079,789 21
Machines à vapeur des ateliers		1,095,742 20
Enclumes, étaux, creusets, burins		860,189 12
Pompes à incendie		195,826 02
Pavés		5,684,493 68
	Fr. . . .	38,216,255 90

VI. — Dépenses générales.

Personnel	fr.	6,853,606 24
Frais de bureau, impressions, reliures		721,607 25
Études de projets, levées de plans, etc.		534,895 29
Mobilier, instruments, etc.		1,794,663 15
Secours		14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires		247,421 54
	Fr. . . .	10,166,476 15

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	Locomotives et accessoires	fr.	115,151,604 77	117,065,063 77
	Pièces de rechange		1,933,459 »	
Matériel de transport.	Voitures, wagons et approvisionnem^{ts} y relatifs		155,881,284 85	162,156,052 40
	Objets de consommation pour le G^{d}-Luxemb.		253,857 26	
	Métaux, fers divers, etc.		2,808,757 59	
	Main-d'œuvre de construction		3,212,152 70	
Engins de pesage de chargement, etc.	Bascules et poids		230,864 66	7,344,038 30
	Grues, cries, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.		6,420,810 84	
	Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs.		692,382 80	
Dépenses diverses.	Brouettes, charrettes et canots		234,487 69	447,088 50
	Paniers pour le transport de marchandises . . .		102,320 58	
	Transport de matériel anglais		84,104 86	
	Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.		26,175 17	
		Totaux . . .	fr.	287,012,242 77

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS.			Totaux.	MATÉRIEL roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
	LIGNES construites ou rachetées.	PARACHÈVEMENTS spéciaux prévus lors du rachat.	PARACHÈVEMENTS ordinaires sur fonds généraux.			
I. *Chemins de fer construits directement par l'État.*						
Valr des lignes. fr. 361,908,606 11 Matériel fixe des stations. . . . 38,216,255 90 Dépenses générles. 10,166,476 15		415,291,538 16		415,291,538 16	219,940,854 53	635,232,192 69
II. *Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes*	»	»	8,771,824 66	8,771,824 66	»	8,771,824 66
III. *Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.*						
a) Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873. *b*) Convention loi des 31 juillet-25 août 1885.	43,852,499 90	»	2,546,889 56	46,399,389 46	»	46,399,389 46
c) Convention-loi du 19 décembre 1876. (Tirlemont à Diest et à Moll; Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres).	14,369,900 »	»	1,695,522 21	16,065,422 21	»	16,065,422 21
d) Conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et des 1er-26 juin 1877.	95,149,558 45	»	4,468,828 89	99,618,387 34	»	99,618,387 34
e) Convention-loi des 9-10 juin 1878 (Battice à Aubel)	2,652,365 75	»	235,651 10	2,866,016 85	»	2,866,016 85
Ensemble(1). . .	156,004,324 10	»	8,944,891 76	164,949,215 86	»	164,949,215 86
IV. *Chemins de fer rachetés par l'Etat.*						
Mons à Manage	10,525,041 76	»	4,941,593 02	15,466,634 78	2,698,349 24	18,164,984 02
Grand Luxembourg.	127,355,106 80	9,759,554 51	14,659,835 26 353,037 21	152,107,513 58	(2) 33,683,258 53	185,790,572 11
Pepinster à Spa.	6,782,031 08	»	374,012 98	7,156,044 06	»	7,156,044 06
Dendre et Waes.	52,705,069 51	»	4,310,864 35	57,015,933 86	»	57,015,933 86
Saint-Ghislain à Erbiseul	2,385,000 »	62,592 85	97,057 72	2,544,650 57	393,666 34	2,938,296 91
Lierre à Turnhout	4,500,000 »	»	480,605 14	4,780,605 14	233,566 48	5,014,171 62
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	960,189 95	13,460,189 95	»	13,460,189 95
Hesbaye-Condroz.	»	»	»	»	225,153 81	225,153 81
Marbehan à Virton	6,937,645 59	»	270,647 68	7,208,293 27	268,382 88	7,476,676 15
Flandres.	17,441,982 42	300,000 »	2,898,607 72	20,640,590 14	1,608,737 28	22,249,327 42
Bassins houillers du Hainaut. . .	194,208,800 »	3,000,000 »	14,161,624 41	211,370,424 41	27,960,273 68	239,330,698 09
Ensemble. . .	435,158,677 16	13,101,927 16	45,308,055 42	491,748,659 74	67,071,588 24	558,820,047 98
TOTAUX. . .	1,078,761,038 42				287,012,242 77	1,365,773,281 19
Intérêts intercalaires des capitaux pendant la construction des lignes . . . . . fr.						18,446,696 30
Dépenses de premier établissement en général						1,384,219,977 49
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. . . . . fr. 5,884,585 38 Travaux en cours d'exécution 10,064,765 32						15,949,350 70
Reste, pour lignes exploitées, un *capital utile* comme à l'annexe XIII, de. . . . . fr.						1,368,270,626 79

(1) Déduction faite de fr. 7 039,701-16, *voir* annexe XIII, renvoi n° 4.

(2) Savoir : { 1° Matériel repris . . . . . fr. 17,336,936 01
2° Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'Etat . . 15,113,702 90
3° Acquisition de pièces de rechange y relatives 3,232,599 62

3e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXIX. — *Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1893.*

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	à double voie	à simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
	Mèt. courts	Mèt. courts.	Mèt. courts	Mèt. courts	Met. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)	49,323	»	»	49,323	»	49,323	49,323	»
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre occidentale. Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	178,692	»	52,046	52,046	»
Flandre occidentale. Courtrai à Poperinghe	43,511	»	43,511		»	43,511	43,511	»
Flandre occidentale. Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655		»	20,655	20,655	»
Flandre occidentale. Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438		»	25,438	25,438	»
Flandre occidentale. Roulers à Ypres	22,030	»	22,030		»	22,030	22,030	»
Flandre occidentale. Roulers à Menin	15,012	»	15,012		»	15,012	15,012	»
Gand-Eecloo-Bruges	47,297	»	»	47,297	1,892	45,405	47,297	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,488	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»
Grand Central belge. Entre-Sambre-et-Meuse. Charleroy à Vireux (France) — Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanelle, de Mortaimé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle	62,478	3,100	65,578		23,678	41,900	65,578	»
Grand Central belge. Est belge. Louvain à Givet (France)	45,717	»	45,717		2,251	43,466	43,466	2,251
Grand Central belge. Est belge. Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels	117,231	2,083	119,334		16,012	103,322	119,334	»
Grand Central belge. Landen à Hasselt (2)	16,124	»	16,124	624,172	4,533	11,591	4,533	11,591
Grand Central belge. Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	27,964	»	27,964		»	27,964	27,964	»
Grand Central belge. Nord de la Belgique. Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins	62,052	40,208	102,260		6,679	95,581	102,260	»
Grand Central belge. Nord de la Belgique. Aerschot à Hérenthals	73,259	»	73,259		15,913	57,346	60,141	13,118
Grand Central belge. Nord de la Belgique. Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas)	20,535	»	20,535		»	20,535	20,535	»
Grand Central belge. Anvers à Gladbach (Prusse)	8,816	23,100	31,916		»	31,916	31,916	»
Hasselt à Maeseyck	73,241	48,244	121,485		461	121,024	121,485	»
Liége à Maestricht (Pays-Bas)	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Liégeois-Limbourgeois. Liége à Hasselt	18,276	11,007	»	29,283	29,283	»	29,283	»
Liégeois-Limbourgeois. Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	54,684	»	54,684	140,742	»	54,684	51,545	3,139
Liégeois-Limbourgeois. Liége à Flémalle et embranchements	43,281	17,571	60,852		»	60,852	60,852	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	25,206	»	25,206		»	25,206	7,677	17,529
Nord belge. Charleroy à Erquelinnes	43,900	23,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»
Nord belge. Mons à la frontière vers Hautmont (France)	30,653	»	30,653	168,878	30,653	»	29,885	768
Nord belge. Namur à Liége	15,890	»	15,890		15,890	»	15,890	»
Nord belge. Namur à Givet (France)	72,634	»	72,634		72,634	»	72,151	483
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	46,301	3,400	49,701		10,326	39,375	49,701	»
Termonde à Saint-Nicolas	9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»
	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790
TOTAL	(1) et (2) 1,276,354	201,611	1,477,965		236,492	1,241,473	1,428,296	49,669

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut: Anvers à la Tête de Flandre).

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

N° XXX. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au* 31 *décembre* 1893.

DÉSIGNATION des COMPAGNIES. 1	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES. 2	NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE. — STATIONS EXPLOITÉES: *en commun* avec une ou plusieurs autres administrations. 3	STATIONS EXPLOITÉES: *exclusivement* par la Compagnie considérée. 4	STATIONS EXPLOITÉES: Ensemble. (Colonnes 3 et 4.) 5	Haltes. 6	Points d'arrêt. 7	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.) 8	NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways: en pleine voie (gares privées). 9	aux stations. 10	Total. (Colonnes 9 et 10.) 11
Anvers à Gand	Belge	1	9	10	1	3	14	»	1	1
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	9	10	1	3	14	»	1	1
Chimay	Belge	4	10	14	»	2	16	3	2	5
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	2	16	3	2	5
Flandre occidentale	Belge	11	19	30	3	10	43	»	2	2
	Etranger	1	3	4	»	»	4	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	10	47	»	2	2
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	12	1	»	13	»	5	5
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	1	»	13	»	5	5
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	»	»	7	»	3	3
	Etranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	6	6	12	»	»	12	»	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	27	1	127	35	87	122
	Etranger	7	13	20	11	»	31	1	7	8
	Ensemble.	44	75	119	38	1	158	36	94	130
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	1	»	8	1	1	2
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	1	2
Liége à Maestricht	Belge	1	5	6	»	7	13	1	3	4
	Etranger	1	2	3	»	1	4	»	1	1
	Ensemble.	2	7	9	»	8	17	1	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	3	1	26	6	23	29
	Etranger	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	10	16	26	3	1	29	6	23	29
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	29	47	5	30	82	24	50	74
	Etranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	29	48	5	30	83	24	50	74
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	»	»	»
TOTAUX	Belge	98	174	272	46	61	379	73	182	255
	Etranger	15	25	40	12	1	53	1	9	10
	Ensemble.	113	199	312	58	62	432	74	191	265

N° XXXI. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au* 31 *décembre* 1893.

Comparaison des années 1893 et 1892.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
		Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Terneuzen.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maestricht.	Liége à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois. (1)	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Tariers à Ambresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.															
Locomotives.	en 1893	13	7	37	8	10	(2) 206	3	(3) 11	29	14	(4) 204	3	6	551
	en 1892	13	7	36	8	10	(2) 207	3	(3) 11	28	13	(4) 204	3	6	549
Différences pour 1893.		»	»	+ 1	»	»	— 1	»	»	+ 1	+ 1	»	»	»	+ 2
Tenders	en 1893	»	7	36	4	6	128	»	8	20	13	129	»	»	351
	en 1892	»	7	35	4	6	129	»	7	20	12	129	»	»	349
Différences pour 1893.		»	»	+ 1	»	»	— 1	»	+ 1	»	+ 1	»	»	»	+ 2
Voitures à vapeur	en 1893	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
	en 1892	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
Différences pour 1893		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1re classe	5	»	14	3	2	43	»	3	—	5	29	»	1	106
	de 2e —	14	»	23	10	2	42	»	3	—	7	28	»	2	131
	de 3e —	31	7	77	22	9	207	6	11	—	15	65	»	9	455
	mixtes	12	5	19	5	2	(5) 62	2	(6) 16	—	7	(7) 25	6	3	164
	Ensemble.	62	12	133	40	15	354	8	33	(1)	34	147	6	15	859
Fourgons à bagages		14	8	45	7	5	212	2	(8) 14	(1)	11	140	3	4	468
Wagons à marchandises	découverts.	58	195	310	54	171	5,849	44	179	—	313	3,820	57	20	11,070
	fermés.	43	6	132	47	13	585	16	68	—	23	464	»	15	1,412
	pr chevaux.	»	»	6	»	»	6	2	1	—	»	10	»	»	25
	pr bétail.	3	8	56	»	8	379	16	1	—	50	50	4	7	782
	Ensemble.	104	209	504	101	192	7,019	78	249	(1)	386	4,344	61	42	13,289
Véhicules divers		11	1	1	4	2	17	4	1	(1)	7	7	»	2	57
Totaux (véhicules de transport)	en 1893	191	230	683	152	214	7,602	92	297	(1)	438	4,638	70	63	14,670
	en 1892	181	230	672	151	214	7,602	92	296	—	428	4,638	70	63	14,639
Différences pour 1893.		+ 8	»	+ 11	+ 1	»	»	»	+ 1	—	+ 10	»	»	»	+ 31

(1) A la fin de 1893, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 3e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation de 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 1893 comprenait : 2,871 wagons découverts, 2,557 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 845 wagons pour bétail et 1,102 véhicules divers.

(2) Dont 2
(3) — 3
(4) — 19
(5) — 9
(6) — 10
(7) — 11
(8) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année* 1893.

Comparaison des années 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	416,501	40,182	1,664	488,347	»	»	»	»	416,501	40,182	1,664	488,347
Chimay	»	58,017	198,346	256,363	»	9,120	27,740	(2) 36,860	»	67,137	226,086	293,223
Flandre occidentale	(3) 890,854	178,132	115,279	1,184,265	13	13	»	26	(3) 890,867	178,145	115,279	1,184,291
Gand-Eecloo-Bruges	255,869	50,401	»	306,270	»	»	»	»	255,869	50,401	»	306,270
Gand à Terneuzen	82,703	57,486	54,371	194,560	»	»	»	»	82,703	57,486	54,371	194,560
Grand Central belge	1,835,798	1,381,523	381,007	3,598,328	84,332	200	»	84,532	1,920,130	1,381,723	381,007	3,682,860
Hasselt à Maeseyck	82	»	102,836	102,418	»	»	»	»	82	»	102,336	102,418
Liége à Maestricht	(4) 243,944	128,782	15,330	388,056	»	»	»	»	(4) 243,944	128,782	15,330	388,056
Liégeois-Limbourgeois	436,157	404,548	»	840,705	»	»	»	»	436,157	404,548	»	840,705
Malines à Terneuzen	(5) 148,507	224,908	125,394	498,809	»	»	»	»	(5) 148,507	224,908	125,394	498,809
Nord belge	(6) 1,627,263	1,213,206	»	2,840,469	»	»	»	»	(6) 1,627,263	1,213,206	»	2,840,469
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	64,091	11,449	10,411	85,951	12,589	3,047	2,047	16,683	76,680	13,496	12,458	102,634
Totaux pour 1893	6,031,769	3,748,634	1,044,138	10,824,541	96,934	11,380	29,787	138,101	6,128,703	3,760,014	1,073,925	10,962,642
— pour 1892	6,044,782	3,678,879	934,064	10,657,725	98,675	11,001	28,338	138,014	6,143,457	3,689,880	962,402	10,795,739
Différences pour 1893	— 13,013	+ 69,755	+110,074	+166,816	−1,741	+ 379	+1,449	+ 87	— 14,754	+ 70,134	+111,523	+166,903

(1) Non compris, depuis 1893, le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

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

(3) Y compris 105,473 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 114,528 — — par les trains-tramways.

(5) — 31,818 — — par les voitures à vapeur.

(6) — 556,011 — — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1re classe (nombre.)	31,551	59,108	3,468	6,446	39,768	72,360
	2e — (—)	247,179	264,753	27,092	27,389	283,762	308,059
	3e — (—)	1,011,996	570,758	262,228	134,170	2,243,630	1,132,046
	Ensemble. (—)	1,290,726	894,619	292,788	168,005	2,567,160	1,512,465
Bagages.	taxés au minimum (colis.)	1,763	1,027	»	»	13,444	31,919
	— au poids (quintaux.)	6,325	8,189	1,804	4,448	13,344	
	Ensemble.	—	9,216	—	4,448	—	31,919
Petites marchandises.	taxées au minimum (expéditions.)	49,655	20,314	»	»	279,273	103,715
	— au poids (quintaux.)	58,744	74,731	19,909	27,168	139,606	116,126
	Ensemble.	—	95,045	—	27,168	—	219,841
Grosses marchandises.	taxées au minimum (expéditions.)	8,038	17,524	»	»	29,232	28,943
	— au poids (tonnes.)	62,337	197,043	184,631	312,643	740,558	1,216,154
	Ensemble	—	214,567	—	312,643	—	1,245,097
Finances.	(groups.)	3,258	1,454	1,070	710	53,109	9,006
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	»	»	17	306
	— à petite — (—)	4	40	23	446	»	»
	Ensemble. (—)	4	40	23	446	17	306
Chevaux et bestiaux (4)	transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	50	573	1,078	17,696
	— à petite — (—)	17,120	30,833	1,241	14,357	725	7,897
	Ensemble. (—)	17,120	30,833	1,291	14,930	1,803	25,593
Produits extraordinaires.	(francs.)	—	20,778	—	23,727	—	19,402
Recettes brutes d'exploitation	Totaux. (—)	—	1,266,552	—	552,077 (5)	—	3,063,629
Dépenses	— — — (—)	—	773,311	—	381,442 (6)	—	1,736,944
Excédents	des recettes sur les dépenses. (—)	—	493,241	—	170,635	—	1,326,685
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	»	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	61.06 p. %	—	69.09 p. %	—	56.69 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) Y compris le mouvement (559,452 voyageurs) et la recette (204,998 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Y compris les cartes d'abonnement et les billets d'ouvriers dont il a été fait abstraction antérieurement à 1895 dans les données

(4) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement des animaux est exprimé par le

(5) Y compris une somme de 55,016 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, du

(6) Y compris une somme de 4,250 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice* 1893.

DES COMPAGNIES.

GAND-EECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÉGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,577	14,576	1,704	2,543	118,550	206,690	1,696	2,517	16,986	28,636	222,300	392,876
142,830	131,368	14,043	10,615	592,453	691,448	9,008	9,344	69,754	68,662	1,383,121	1,544,575
415,986	246,349	235,314	173,027	5,981,047	2.829,304	59,297	46,730	(2) 955,661	(2) 434,208	11,165,159	5.666,592
567.393	392.293	248,061	186.185	6.692,050	3.727.412	(2) 70,001	58,588	1,042,401	531,506	12,770,580	7,474,043
1,725	1,000	562	965	23,519	64,840	643	322	»	»	41,623	123.980
1,526	2,240	1,234		19,468		385	797	8,372	8,263	52,455	
—	3,240	—	965	—	64,840	—	1.119	—	8,263	—	123.980
63,163	24,646	4,385	1,645	364,328	564,010	21,677	7,584	»	»	782,484	1,021,103
35,555	27,228	14,541	9,876	208.970		9,325	10.504	47.943	33,586	534,560	
—	51,844	—	11,521	—	564,010	—	18.088	—	33,586	—	1,021.103
6,465	8,006	789	912	57,694	9,010,467	1,032	1,689	»	»	103,247	12,225,547
132,717	205,172	424,511	378,415	4,177,854		37.915	58,724	768,240	789,855	6,528,763	
—	213.178	—	379,327	—	9,010.467	—	60.413	—	789,855	—	12,225,547
3,633	1,047	432	943	18,746	3,753	1,144	342	2,935	737	84,327	17.992
2	36	»	»	55	2,845	»	»	3	73	77	3,230
»	»	»	»	30	757	»	»	»	»	57	1,243
2	36	»	»	85	3,572	»	»	3	73	134	4,473
360	7,444	»	»	2,847	7,341	1	18	160	3,240	—	36,312
1,574	14,386	572	5,235	87,950	90.878	467	5.897	886	11,120	—	180,603
1.934	21,830	572	5,235	90.797	98,249	468	5,915	1,046	14.360	—	216.915
—	50,444	—	33,135	—	175,249	—	19,169	—	94.802	—	436,706
—	733,882	—	617,311	—	13,647,522	—	163,604	—	1,473,182	—	24,517,759
—	399,825	—	330,123	—	7,167,382	—	163.502	—	814,715	—	14,797,244
—	334,057	—	287,188	—	6,480,140	—	102	—	628,467	—	9,720,515
—	»	—	»	—	»	—	»	—	»	—	»
—	54.48 p.%	—	53.48 p.%	—	52.52 p. %	—	99.94 p.%	—	57.24 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.

Liége à Visé.

statistiques se rapportant au chemin de fer de Hasselt à Maeseyck.

nombre 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.

N° XXXIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et*

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1re classe. . . . . (nombre.)	222,300	392,876	20,889	42,577	16,895	21,988
	2e — . . . . . (—)	1,383,421	1,514,575	157,989	227,497	76,799	66,835
	3e — . . . . . (—)	11,165,159	5,566,592	688,038	449,034	543,004	243,433
	Ensemble. (—)	12,770,380	7,474,043	(1)866,916	719,108	636,698	332,256
Bagages	taxés au minimum . . . . . (colis.)	41,623	423,980	5,635	2,282	2,554	1,279
	— au poids . . . . . (quintaux.)	52,455		3,700	8,877	2,295	3,279
	Ensemble.	—	423,980	—	11,159	—	4,558
Petites marchandises	taxées au minimum. . (expéditions.)	782,481	1,021,103	446,893	50,072	81,577	74,480
	— au poids. . . . . (quintaux.)	534,560		97,384	136,338	32,427	
	Ensemble.	—	1,021,103	—	186,410	—	74,480
Grosses marchandises	taxées au minimum. . (expéditions.)	103,247	12,225,547	14,951	17,944	8,649	11,676
	— au poids. . . . . (tonnes.)	6,528,763		1,161,459	1,633,891	574,779	718,488
	Ensemble	—	12,225,547	—	1,651,832	—	730,164
Finances . . . . . (groups.)		84,327	17,992	6,592	2,476	9,795	2,522
Équipages	transportés à grande vitesse. (nombre.)	77	3,230	40	1,080	»	»
	— à petite — (—)	57	1,243	»	»	2	32
	Ensemble. (—)	134	4,473	40	1,080	2	32
Chevaux et bestiaux (2)	transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	36,312	320	8,096	7	132
	— à petite — (—)	—	180,603	3,249	39,613	339	3,424
	Ensemble. (—)	—	216,915	3,569	47,709	346	3,556
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)		—	436,706	—	43,998	—	67,832
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)		—	21,517,759	—	2,663,772	—	1,215,400
Dépenses — — . . — (—)		—	11,797,244	—	1,653,714	—	682,456
Excédents	des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,720,515	—	1,010,058	—	532,944
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	»	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation		—	—	—	62.08 p. %	—	56.15p.%

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, *sans distinction de tarifs*; dès lors, il n'est plus possible

(2) Y compris les cartes d'abonnements et les billets d'ouvriers dont il n'a pas été tenu compte dans le *mouvement* des voyageurs

(3) *Voir* note de renvoi (4) de la page précédente.

(4) 1,998 envois taxés *par expédition* et 2,847 tarifés *par tête*.

(5) 9,505 — — — et 149,427 — —

(6) 11,503 — — — et 152,274 — —

recette (¹). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation.* — *Exercice* 1893. (*Suite.*)

DES COMPAGNIES.

NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	de chaque tarif.	générale.
325,028	597,725	»	»	2,865	2,813	587,977	1,057,979	8.71	2.58
923,081	891,195	40,408	9,932	29,698	19,120	2,611,090	2,726,152	22.44	6.66
5,357,552	2,027,278	»	»	224,345	79,067	17,978,098	8,365,401	68.85	20.4
6,605,661	3,516,196	40,408	9,932	256,908	101,000	21,177,171	12,149,535	100. »	29.66
»	»	»	»	765	387	49,577	308,976	100. »	0.75
57,744	168,261	»	»	593	631	116,587			
—	168,261	—	»	—	1,018	—	308,976	100. »	0.75
»	»	»	»	43,415	15,478	1,054,360	2,026,638	100. »	4.95
463,219	711,474	2,488	2,877	19,789	14,816	1,449,867			
—	711,474	—	2,877	—	30,294	—	2,026,638	100. »	4.95
»	»	»	»	4,000	2,669	130,847	23,968,823	100. »	58.51
7,370,472	9,234,212	38,798	38,445	78,556	85,954	15,752,827			
—	9,234,212	—	38,445	—	88,623	—	23,968,823	100. »	58.51
412,992	24,010	»	»	8,128	587	221,834	47,587	100. »	0.12
»	»	»	»	»	»	417	4,310	28.05	0.01
1,128	9,779	»	»	»	»	1,487	11,054	71.95	0.03
1,128	9,779	»	»	»	»	1,304	15,361	100. »	0.04
»	»	»	»	22	122	(²)	44,662	12.21	0.11
44,357	96,205	»	»	252	1,366	(³)	321,211	87.79	0.78
44,357	96,205	»	»	274	1,488	(⁴)	365,873	100. »	0.89
—	1,528,982	—	1,969	—	— 1,044	—	2,080,531	100. »	5.08
—	15,289,119	—	53,223	—	224,054	—	40,963,327	—	100. »
—	5,625,723	—	29,585	—	144,997	—	19,933,719		
—	9,663,396	—	23,638	—	79,057	—	41,029,608		
—	»	—	»	—	»	—	»		
—	36.80 p. %	—	55.59 p. %	—	64.74 p. %	—	48.66 p. %		

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

du réseau liégeois-limbourgeois, antérieurement à 1893.

N° XXXIV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

N°s D'ORDRE	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Anvers à Gand	Chimay.
	A. *Fonctionnaires et employés de tous grades.*		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	1	1
2	Ingénieurs en chef-directeurs	»	»
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.).	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	»	»
5	Agents commerciaux.	»	»
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	4	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	14	10
8	Capitaines et seconds de steamers	4	»
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	1
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	1	»
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	»	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agréés, surnuméraires, etc.	19	28
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	1
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	14	11
	Ensemble (rubrique *A*).	68	60
	B. *Agents divers et ouvriers.*		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	103	37
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	110	75
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	143	21
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	13	»
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	11	1
	Ensemble (rubrique *B*).	380	434
	TOTAUX (rubriques *A* et *B*) pour 1893. . .	448	494
	— — pour 1892. . .	427	498
	Différences pour 1893	+ 21	— 4

— *Personnel.* — *Effectif au 31 décembre 1893.*

années 1893 et 1892.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand Eeeloo-Bruges	Gand à Terneuzen	Grand Central belge	Hasselt à Maeseyck	Liége à Maestricht	Liegeois-Limbourgeois	Malines à Terneuzen	Nord belge	Tamers à Embresin	Termonde à Saint-Nicolas	1893.	1892.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	15	15
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
5	1	2	25	1	2	1	3	1	»	»	46	43
»	»	1	18	»	»	2	»	10	»	»	31	32
»	»	1	3	»	»	2	1	»	»	»	7	6
7	4	2	118	1	3	6	4	20	»	1	171	172
26	14	8	146	6	12	25	16	49	»	6	332	327
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
2	1	»	»	»	»	1	1	83	1	1	93	91
»	1	1	»	»	»	4	»	»	»	1	8	6
1	1	1	18	2	3	6	»	14	»	»	48	50
93	20	13	304	1	28	52	36	249	»	11	857	859
60	6	4	109	»	6	16	7	74	1	2	295	302
53	7	10	231	2	17	54	22	190	2	1	625	596
248	56	44	979	13	72	170	91	696	6	27	2,535	2,506
232	49	46	1,619	12	51	120	133	973	1	25	3,401	3,403
490	98	52	939	39	144	228	154	541	6	41	2,857	2,800
170	54	17	608	6	32	221	82	487	1	16	1,858	1,840
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14
1	»	3	12	1	2	6	2	87	»	2	161	161
896	201	118	3,208	58	199	575	371	2,088	11	84	8,323	8,218
1,144	257	162	1,187	76	271	745	462	2,784	17	111	10,858	10,724
1,115	247	160	1,196	75	271	747	450	2,713	14	111	10,724	—
+ 29	+ 10	+ 2	— 9	+ 1	»	— 2	+ 12	+ 71	+ 3	»	+ 134	—

N° XXXV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.							
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	2	»	2	2	1	»	3
Gand-Eccloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	3
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3	»	7
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	1	»	4
Liégeois-Limbourgeois	»		»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	1	»	1	»	7	2	9
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1		»	1
Nord belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	2	10	»	12
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	»	6	12	26	2	40
— pour 1892	»	»	»	»	»	1	5	6	»	1	5	6	3	7	»	10	10	16	2	28
Différence pour 1893	»	»	»	»	»	−1	−5	−6	»	−1	−5	−6	−1	—	»	−4	+2	+10	»	+12

— *Accidents survenus aux personnes.* — *Année* 1893.

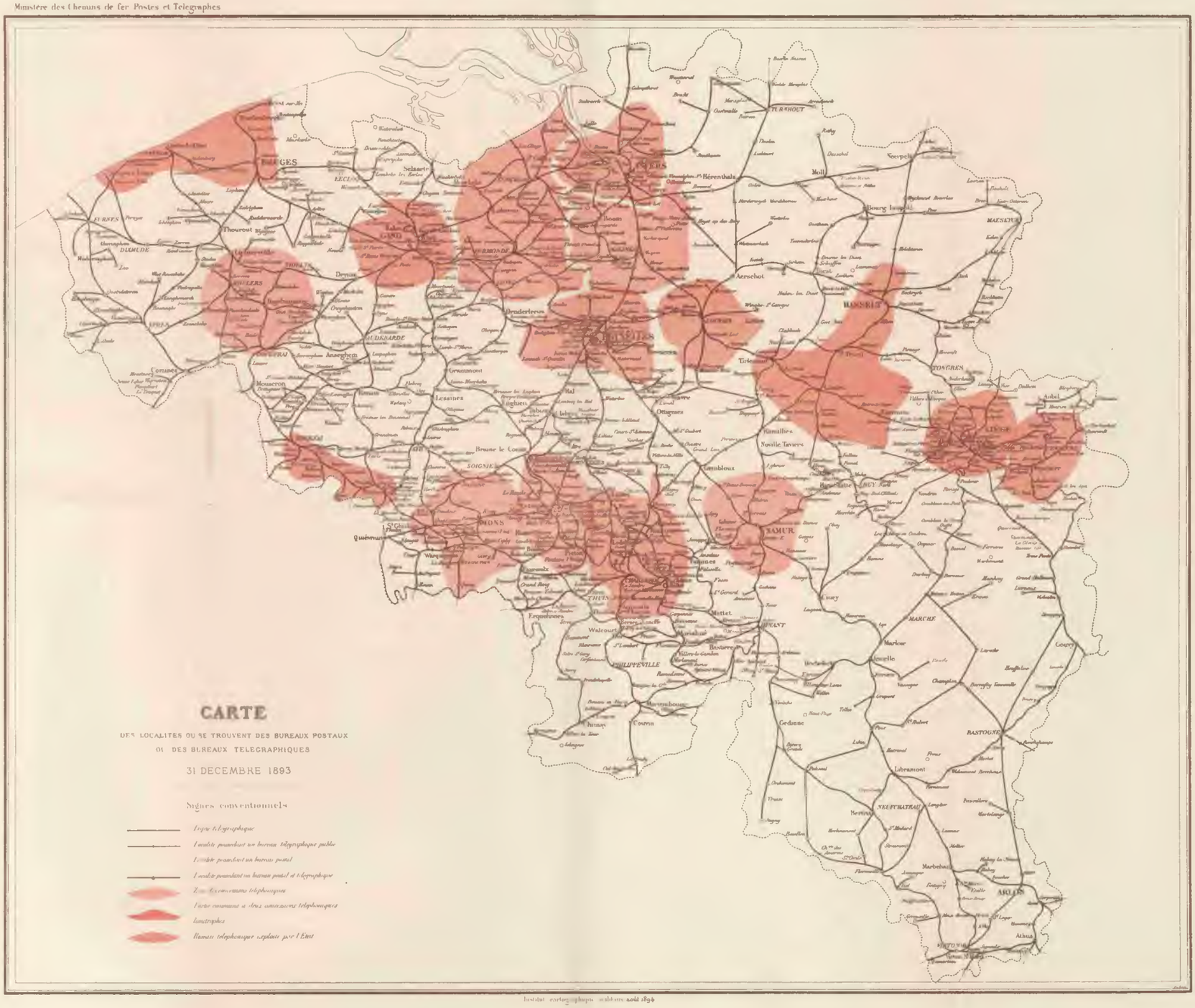
années 1893 et 1892.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tués	Blessés	Contusionnés	Total.	Tués	Blessés.	Contusionnés	Total.	Tués	Blessés	Contusionnés	Total.	Tués.	Blessés	Contusionnés	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés	Total.	Tués	Blessés.	Contusionnés	Total.
1	1	»	2	1	3	»	4	»	1	»	1	»	1	»	1	1	1	»	2	1	3	»	4
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	1	1	7	7	4	1	12	»	2	»	2	2	1	»	3	5	1	1	7	7	4	1	12
»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	3	»	3	»	»	»	»	»	3	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	3	»	7	8	6	»	14	»	»	»	»	4	3	»	7	4	3	»	7	8	6	»	14
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	3	1	»	4	»	»	»	»	3	1	»	1	»	»	»	»	3	1	»	4
2	2	1	5	2	10	3	15	»	1	»	1	»	7	2	9	2	2	1	5	2	10	3	15
»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	1
2	5	»	7	6	15	»	21	2	»	»	2	2	10	»	12	2	5	»	7	6	15	»	21
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
14	12	2	28	28	42	4	74	2	4	»	6	12	26	2	40	14	12	2	28	28	42	4	74
10	3	»	13	23	26	2	51	3	7	»	10	10	17	7	34	10	3	»	13	23	27	7	57
+4	+9	+2	+15	+5	+16	+2	+23	- 1	- 3	»	- 4	+2	+9	—5	+ 6	+4	+9	+2	+15	+5	+15	— 3	+17

PARTIE B.

POSTES.

Ministère des Chemins de fer Postes et Telegraphes



Institut cartographique militaire août 1894

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. SERVICE INTERNATIONAL.

L'arrangement conclu à Vienne le 4 juillet 1891, concernant le service international des abonnements aux journaux et aux publications périodiques par la poste, a été mis à exécution à partir du 1er janvier 1893.

Ce service a été établi dans les relations de la Belgique avec les pays ci-après : Allemagne, Autriche-Hongrie, Danemark, Egypte, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie et Uruguay.

Les autres conventions et arrangements issus du Congrès de Vienne et entrés en vigueur le 1er juillet 1892, ont été appliqués sans modifications marquantes, pendant l'exercice 1893.

Diverses extensions dans la sphère d'application de ces actes ont été réalisées en 1893. Ce sont, en ce qui concerne la Belgique, l'introduction du service des envois contre remboursement dans ses relations avec le Chili et celle du service des mandats-poste, dans ses rapports avec la Grèce, le Royaume de Siam, le Salvador, l'agence postale allemande de Tientsin (Chine) et les bureaux autrichiens de Caïfa, Candie, Canée, Chios, Durazzo, Jaffa, Jérusalem, Kerassunde, Metelin, Prevesa, Retimo, Rhodes, Samsoun, Santi-Quaranta, Trebizonde et Valona (Turquie).

Par une convention particulière signée entre la Belgique et le Congo, sous la date du 13 mai 1893, un service d'échange de fonds par mandats-poste a été établi entre les deux pays. Ce service a fonctionné à partir du 1er septembre.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR

Un arrêté royal du 14 mai 1893 a décrété le remplacement de toute la série des valeurs d'affranchissement postales en usage, par des timbres ou des formules portant la mention « *ne pas livrer le dimanche* ». Ces timbres et formules ont été émis successivement.

Ils ont fourni au public le moyen de marquer à la poste, par la suppression ou le maintien de la légende dominicale, son intention de faire effectuer ou suspendre le dimanche la remise à domicile de ses envois, par facteur. L'innovation a pour but de réduire la tâche dominicale des agents des postes et spécialement des facteurs, dans la mesure que le public juge lui-même

opportune. Dans le même ordre d'idées, la remise à domicile par facteur, des correspondances expédiées en franchise postale, a été supprimée le dimanche, par mesure générale.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. 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 1893	72,296,020	30,011,696	102,307,722
	En 1892.	70,276,390	29,018,851	99,295,241
	Différences en 1893. .	+ 2,019,636	+ 992,845	+ 3,012,481
		ou + 2.87 p. °/₀	ou + 3.42 p. °/₀	ou + 3.03 p. °/₀
Cartes postales	En 1893.	33,320,300	6,875,466	40,195,766
	En 1892.	32,914,882	6,345,300	39,260,182
	Différences en 1893. .	+ 405,418	+ 530,166	+ 935,584
		ou + 1.23 p. °/₀	ou + 8.36 p. °/₀	ou + 2.38 p. °/₀
Totaux.	En 1893.	105,616,320	36,887,162	142,503,488
	En 1892.	103,191,272	36,364,151	138,555,423
	Différences en 1893. .	+ 2,425,054	+ 1,523,011	+ 3,948,065
		ou + 2.35 p. °/₀	ou + 4.31 p. °/₀	ou + 2.86 p. °/₀

Les cartes de visites 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 1893, de 4,235,556 contre 4,026,880 en 1892. C'est pour 1893, 208,676 cartes ou 5.18 p. °/₀ en plus.

I, p. B, 14, et III, p. B, 18.

En 1893, le poste a, en outre, transporté 19,103,155 lettres de service. C'est, sur 1892 (17,891,763), une augmentation de 1,211,392 lettres ou de 6.77 p. °/₀.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

Annexes à consulter.

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1893.	108,221,087	80,579,743	4,446,620	1,291,511
En 1892.	100,693,346	88,274,979	4,508,803	1,189,370
Différences en 1893. . .	+ 7,527,741 ou + 7.48 p. %	— 7,695,236 ou — 8.72 p. %	— 92,183 ou — 2.04 p %	+ 102,141 ou + 8.58 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 69,292,624 en 1892, s'est élevé à 71,305,520 en 1893, soit en plus 2,012,896 lettres ou 2.90 p. %. III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est pour 1893, de 86,114,938.

C'est une moyenne de 13.75 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1893 (6,262,272 habitants). Cette moyenne était de 13.63 par habitant, pour 1892.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1893, de 5.68 pour mille lettres expédiées (486,460 sur 86,114,938).

En 1893, *il est tombé en rebut* 177,754 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 18.
Sur ce nombre 100,204 lettres (56.37 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1892, il y avait eu 187,955 lettres-rebut, dont 102,750 (54.67 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1893, de 3,576 dont 87 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 6,525-08. Il en a été retrouvé 930 ou 26.01 p. %, parmi lesquelles 12 contenaient pour fr. 1,408-91 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1892 de 3,409 dont 90 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr 9,221-30. Sur ce nombre, 929 lettres ou 27.25 p. %, dont 3 renfermaient pour fr. 148-20 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 27,859,975 en 1892; il est de 28,834,442 en 1893; augmentation : 974,467 ou 3.50 p. %. III, p. B, 18.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 731,832 en 1892 à 747,957 en 1893, soit 16,125 envois ou 2.20p. % en plus pour 1893. III, p. B, 18.

Cinq objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1893.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1893, à un échange de 1,039,112 lettres recommandées. C'est, sur 1892 (1,023,783), un accroissement de 15,329 ou de 1.50 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

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

En 1893, il a été expédié 242,549 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 288.917,959-28. C'est, sur 1892, une diminution de 9,585 en nombre et de fr. 13,951,585-73 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,191 francs pour 1893; il était de 1,283 francs en 1890, de 1,261 francs en 1891 et de 1,202 francs en 1892.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1893, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 104,420-20. La diminution sur 1892 est de fr. 2.806-65. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 44,288-70 en 1893, contre fr. 43,458-60 en 1892, soit une augmentation de fr. 830-10.

En *service international,* il a été échangé 138,142 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 122,065,739-50. Comparativement au mouvement de 1892, c'est une augmentation de 3,049 en nombre et une diminution de fr. 3,472,406-73 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1893, le nombre de 380,691 envois, représentant une valeur de fr. 410,983,698-58, avec un produit de fr. 215,695-40.

Six lettres-valeur ont été perdues en 1893.

§ 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 1893, de 1,004,322 dont 965,578 dans le rayon local du bureau de destination et 38,744 en dehors de ce rayon.

59,180 ont été délivrés par la Poste et 945,142 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1892 (873,836), l'augmentation est de 130,486 (ou 14.93 p. %).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1er. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

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

Le nombre de mandats émis s'est élevé, en 1893, à 1,027,892 et le montant à fr. 101,874,783-85 (non compris 94,084 titres, s'élevant ensemble à

Annexes à consulter

fr. 27,487,162-92, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce); l'augmentation sur l'année précédente se traduit ainsi par 10,971 mandats (1.08 p. %), d'une valeur totale de fr. 1,471,217-45 (1.46 p. %).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 4,272-35 (1.25 p. %), celui de l'exercice précédent.

On constate également une progression dans la valeur moyenne du mandat qui, de fr. 98-73 qu'elle était en 1892, est montée à fr. 99-11 en 1893.

§ 2. BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1893, 1,064,520 bons de poste, d'un montant global de 8,968,565 francs, soit en plus sur l'année 1892, 57,905 titres (5.69 p. %), représentant une valeur de 257,261 francs (2.95 p. %). II, p. B, 16, et III, p B, 18 et 19.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a également augmenté de fr. 2,143-80 (5.52 p. %).

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

En 1893, il a été délivré 6,299 mandats en plus qu'en 1892 (2 01 p. %). II, p B, 16, et III, p B, 18 et 19.

Le montant des titres et le produit des taxes ont dépassé ceux de 1892, respectivement de fr. 101,420-67 (0.64 p. %) et de fr. 1,923-81 (1.04 p. %).

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1er. ACCEPTATION.

En 1893, 41.238 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8.247-60, soit une diminution de 5.31 p. % comparativement à l'exercice précédent (43,352 effets, ayant rapporté fr. 8,710-40 de taxes). II, p B, 16, et III p B, 18 et 19.

Il a été fait 578 protêts par huissiers et 164 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le nombre des effets de commerce remis à l'encaissement par la poste a continué de progresser. II, p. B, 16, et III, p B, 18 et 19.

Il a été déposé, en 1893, 2,040,627 effets s'élevant ensemble à fr. 463,138,089-88. C'est, sur 1892, une augmentation de 57,888 effets (2.92 p. %) et une diminution de fr. 1,412,718-25 (0.30 p. %) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 707,911-05, dépassant de fr. 12,567-40 ou 1.78 p. %, le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 40,716 protêts par huissiers et 93,823 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été déposé, en 1893, 152,956 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,352,420-70.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1892, avait été de 165,432 et le montant, de fr. 1,475,390-81.

Il y a donc eu diminution de 12,476 (7.54 p. %) quant au nombre des valeurs, et de fr. 122,970-11 (8.33 p. %) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1892, à fr. 3,222-65, n'a atteint, en 1893, que fr. 2,960-45, soit une différence en moins de fr. 262-20 (8.14 p. %) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1893.

L'augmentation du nombre de titres déposés (4,315,856) est de 369,485 (9.56 p. %) et celle du montant de ces titres (fr. 156,424,599-58), de fr. 12,291,928-60 (8.53 p. %).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 711,051-90, soit une différence en plus de fr. 58,123-85 (8.90 p. %)

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 37,012 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 613,136-20 et qui ont rapporté fr. 6,737-40 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement qui se traduisait, en 1892, par 77,092 titres, est tombé à 74,499.

La diminution a donc été de 2,593 (3.36 p. %).

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 2,837,972-76, contre fr. 2,606,622-14 en 1892, soit une augmentation de fr. 231,350-62 (8.88 p. %).

Les Offices étrangers nous ont transmis 62,636 valeurs, d'où une augmentation de 425 (0.68 p. %); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 2,988,362-12, accusant ainsi une diminution de fr. 103,976-40 (3.36 p. %).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 7,556-20) a diminué de fr. 89.60 (1.17 p. %).

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été souscrit, en 1893, 291,370 abonnements ayant produit une taxe de fr. 38,091-90.

---

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

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1892, accusent une augmentation de 507 (0.17 p. %) quant au nombre, et une diminution de fr. 48,211-36 (55.86 p. %) du chef de la taxe.

Cette diminution s'explique par le fait qu'un arrêté royal en date du 15 décembre 1892 a abaissé de plus de moitié, la taxe à percevoir sur les abonnements aux journaux à prendre cours le 1er janvier 1893.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les opérations effectuées par les bureaux de poste, pour compte de la Caisse d'épargne, continuent à suivre une marche ascendante fortement accentuée.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1893	1,312,695	108,426,404	361,789	77,607,851 46	715,470	258,088,312 »
En 1892	1,169,349	95,490,484	340,388	77,349,737 65	635,378	224,761,222 40
Différences en 1893 . . .	+ 143,346	+12,935,920	+ 21,401	+ 254,113 81	+ 80,092	+33,327,089 60
	ou +12.26 p. %.	ou+13.54 p. %.	ou+ 6.29 p. %.	ou+ 0.32 p. %	ou +12 61 p. %	ou +14.83 p. %.

	Achats de fonds publics.		Réalisations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1893	5,384	14,526,183 03	2,739	7,401,200 99	13,389	54,078,900
En 1892	5,691	14,623,213 67	2,365	6,177,853 24	12,178	48,055,400
Différences en 1893 . . .	— 307	— 97,030 64	+ 374	+ 1,223,347 75	+ 1,211	+ 6,023,500
	ou — 5.39 p. %.	ou — 0.66 p. %.	ou +15.81 p. %.	ou +19.80 p. %.	ou + 9.94 p. %.	ou + 12.53 p. %

Le service de la Caisse de retraite se développe aussi sensiblement.

Le mouvement des opérations accomplies en cette matière, se chiffre comme il suit :

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires.	
	NOMBRE	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1893.	27,682	526,692	7,753	344,120 94	162	21,747 46	21	525
En 1892.	17,829	405,782	6,306	282,701 50	155	33,715 51	15	375
Différence en 1893 . .	+ 9,853	+121,110	+ 1,447	+61,419 44	+ 7	—11,968 05	+ 6	+ 150
	ou+ 55.26 p. %	ou+ 29.84 p. %	ou+ 22,95 p. %.	ou+ 21.73 p. %.	ou+ 4.52 p. %.	ou— 35.50 p. %	ou+40 p. %	ou + 40 p. %

Des renseignements plus détaillés figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1893, à fr. 44,729-15; cette somme est inférieure de fr. 134-10 ou 0.30 p. % au montant des droits perçus en 1892 (fr. 44,863-25).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 200,209-56, en 1892, a atteint, en 1893, fr. 201.298-15, soit une augmentation de fr. 1,088-59 ou 0.54 p. %.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1893, ce nombre s'élève à 853 buraux répartis entre 785 localités.

Parmi ces 853 bureaux se trouvent 244 sous-perceptions, 11 bureaux de dépôts de poste et 36 dépôts-relais.

150 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1893; le nombre en est ainsi porté à 6,844.

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.	
Boîtes attachées aux malles-poste . . .	94	99	—	5
— — aux trains vicinaux . .	68	55	+	13
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	406,975	416,508	—	9,533

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1er SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1892, de 3,215. En 1893, il s'est élevé à 3,250; augmentation : 35.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 566 localités, de 4 ou 5 dans 136 localités, de 6 ou 7 dans 5 localités et de 10 dans 1 localité.

5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,897 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (118), 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,

Annexes à consulter.

1 est desservie cinq fois, 11 quatre fois, 26 trois fois, 394 deux fois et 1,453 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1893, au nombre de 18, sur lesquelles circulaient 24 bureaux ambulants effectuant 61 voyages quotidiens. En 1892, le nombre de ces bureaux a été de 23 faisant par jour 60 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1892, de 5,774 kilomètres; en 1893, il a été de 6,072 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1893, au nombre de 98, soit 5 de moins qu'en 1892 (103).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1892, de 4,253 kilomètres; en 1893, il n'a été que de 3,995 kilomètres; diminution : 258 kilomètres.

En 1893, les services de malle-poste ont transporté approximativement 236,520 voyageurs, soit 20,412 voyageurs de moins qu'en 1892 (256,932).

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 1893.		En 1892.		Différences pour 1893.	
	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	2,059	154	2,012	146	+ 47	+ 8
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,395	17	3,356	15	+ 39	+ 2
	5,454	171	5,368	161	+ 86	+ 10
Totaux.	5,625		5,529		+ 96	

VII.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTE.

La recette faite en 1893, s'élève à fr. 18,276,628-06, soit une augmentation de fr. 762,754-96, ou de 4.36 p. % sur celle de 1892, qui était de fr. 17,513,873-10. IV, p. B, 20, et V, p. B, 20.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1893, à la somme de fr. 9,721,873-76, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1893, à 456,199 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 10,178,072-76 et la recette brute à fr. 18,276,628-06, le rapport entre ces deux sommes est de 55.69 p. %, tandis qu'il était, en 1892, de 56.84 p. %.

La recette nette s'élève pour 1893, à fr. 8,098,555-30.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

ANNEXES

DE LA PARTIE B.

N° 1. — *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	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27 79	52,135,096	15 64	682,475	»
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	4,657,341	51.32
1874.	41,106,249	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	7,571,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1 29	11,430,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4 89	22,550,749	9.63	73,419,058	6 36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,444	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,946	— 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	3.43	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	1,544,598	2.31	726,880	2.62	2,273,478	2.40	2,021,620	7.78

(1) Pour les années antérieures à 1870, *voir* le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 *à* 1893 (1).

CARTES POSTALES DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,319	»	6,851,572	—16.19	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	22.10
16,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	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	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 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	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10 54
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	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
4,919,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,939,000	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	— 6.31
5,515,068	1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	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	94,021,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,244	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,482	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
520,624	10.85	2,512,213	8.22	625,188	3.80	476,666	2.54	4,123,776	6.40

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

Comparaison des années 1893 et 1892.

			ANNÉES 1893.	ANNÉES 1892.	DIFFÉRENCES pour 1893.
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	242,549	251,934	— 9,385
		— de l'étranger.	65,518	64,974	+ 544
		Ensemble.	308,067	316,908	— 8,841
	originaires de l'étranger		72,624	70,119	+ 2,505
		Totaux.	380,691	387,027	— 6,336
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	288,917,959 28	302,869,545 01	—13,951,585 73
		— de l'étranger.	63,444,956 99	63,915,472 59	— 470,515 60
		Ensemble.	352,362,916 27	366,785,017 60	—14,422,101 33
	originaires de l'étranger		58,620,782 31	54,677,859 98	+ 3,942,922 33
		Totaux.	410,983,698 58	421,462,877 58	—10,479,179 »
Produit	port		73,685 »	72,963 75	+ 721 25
	droit proportionnel et droit fixe réunis		142,008 40	148,450 30	— 6,441 90
		Totaux.	215,693 40	221,414 05	— 5,720 65
Nombre de lettres perdues ou spoliées			6	»	+ 6
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(2) 12,190	»	+ 12,190
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur		(3) 1,027,892	(4) 1,016,921	+ 10,971
	bons de poste		1,064,520	1,026,617	+ 37,903
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		319,667	313,368	+ 6,299
		Ensemble.	2,412,079	2,356,906	+ 55,173
	mandats originaires de l'étranger		352,979	359,261	— 6,282
		Totaux.	2,765,058	2,716,167	+ 48,891
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur		(3) 101,874,783 85	(4) 100,403,566 40	+ 1,471,217 45
	bons de poste		8,968,565 »	8,711,304	+ 257,261 »
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		15,902,406 77	15,800,986 10	+ 101,420 67
		Ensemble.	126,745,755 62	124,915,856 50	+ 1,829,899 12
	mandats originaires de l'étranger		15,899,919 »	15,975,315 »	— 75,396 »
		Totaux.	142,645,674 62	140,891,171 50	+ 1,754,503 12
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		345,081 85	340,809 50	+ 4,272 35
	Bons de poste		66,764 90	64,621 10	+ 2,143 80
	Mandats du service international		(5) 187,094 47	185,170 66	+ 1,923 81
		Totaux	598,941 22	590,601 26	+ 8,339 96
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre		6	8	— 2
	Montant		152 75	112 05	+ 40 70
Effets de commerce.					
a. *Acceptation.*					
Nombre d'effets déposés			41,238	43,552	— 2,314
Produit de la taxe			8,247 60	8,710 40	— 462 80
Nombre de protêts	par huissiers		378	346	+ 32
	par agents des postes		164	190	— 26
b. *Encaissement.*					
Nombre d'effets	déposés		2,040,627	1,982,739	+ 57,888
	encaissés		1,887,031	1,830,007	+ 57,024
Montant des effets	déposés		463,138,089 88	464,550,808 11	— 1,412,718 23
	encaissés		436,311,784 09	438,078,478	— 1,766,696 91
Produit de la taxe			(6) 707,911 05	695,543 65	+ 12,367 40
Nombre d'effets protestés	par huissiers		40,746	39,030	+ 1,686
	par agents des postes		93,823	93,182	+ 641

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1893, transporté celles que renfermaient 1,787,069 *lettres recommandées*. Cinq de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 11,190 à charge du Trésor.

(3) Non compris 94,084 mandats s'élevant à fr. 27,487,162-92 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(4) Non compris 92,544 mandats, s'élevant à fr. 27,105,572-49, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) Ce chiffre représente le montant des taxes perçues à l'émission, en *Belgique*; la balance des comptes des mandats échangés avec les Offices étrangers donne, comme produit *total* de la taxe, fr. 183,913.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 383-50) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 589-30).

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

Comparaison des années 1893 et 1892.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1893.
	1893.	1892.	
Quittances.			
Encaissement.			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 4,315,856	3,946,371	+ 369,485
Montant des quittances — déposées	(1)156,424,599 38	144,132,670 78	+12,291,928 60
Montant des quittances — encaissées	132,515,823 57	119,375,676 68	+13,140,146 89
Produit de la taxe	(1) 711,051 90	652,928 05	+ 58,123 85
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés — Journaux belges	277,504	279,176	— 1,672
Nombre d'abonnements demandés — étrangers	(2) 13,866	11,687	+ 2,179
Totaux	291,370	290,863	+ 507
Montant des abonnements *souscrits*	1,851,317 41	1,882,407 23	— 31,089 82
Produit de la taxe	38,091 90	86,303 26	— 48,211 36
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
Encaissement.			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	452,956	465,432	— 12,476
Montant des coupons et des titres amortis — déposés	1,352,420 70	1,475,390 81	— 122,970 11
Montant des coupons et des titres amortis — encaissés	1,322,029 40	1,450,165 04	— 128,135 64
Produit de la taxe	2,960 45	3,222 65	— 262 20
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées — originaires de l'intérieur	74,499	77,092	— 2,593
Nombre de valeurs déposées — de l'étranger	62,636	62,211	+ 425
Montant des valeurs à recouvrer — de l'intérieur	(3) 2,837,972 76	2,606,622 14	+ 231,350 62
Montant des valeurs à recouvrer — de l'étranger	2,988,362 12	3,092,338 52	— 103,976 40
Montant des valeurs recouvrées — de l'intérieur	(3) 2,225,786 41	1,946,903 95	+ 278,882 46
Montant des valeurs recouvrées — de l'étranger	2,336,806 47	2,411,612 67	— 74,806 20
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	7,556 20	7,645 80	— 89 60
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par huissiers	129	129	—
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par agents des postes	16	21	— 5

(1) Y compris 57,012 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 615,136-20 et ayant donné un produit de fr. 6,737-40.
(2) Non compris 1,225 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.

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.	1893. . . .	71,305,520	747,957	242,549	72,296,026	17,301,752	1,612,262	18,914,014	91,210,040	33,320,300	4,235,556
	1892. . . .	69,292,624	731,832	251,934	70,276,390	16,210,012	1,468,359	17,678,371	87,954,761	32,914,882	4,026,880
	Différences. .	+2,012,896	16,125	— 9,385	+2,019,636	+1,091,740	+143,903	+1,235,643	+3,255,279	+ 405,418	+ 208,676
International. Expéditions de Belgique.	1893. . . .	14,809,418	491,448	65,518	15,366,384	53,872	23,105	76,977	15,443,361	3,850,938	»
	1892. . . .	14,376,011	477,627	64,974	14,918,612	46,995	21,369	68,364	14,986,976	3,719,508	»
	Différences. .	+ 433,407	+ 13,821	+ 544	+ 447,772	+ 6,877	+ 1,736	+ 8,613	+ 456,385	+ 131,430	»
International. Expéditions de l'étranger.	1893. . . .	14,025,024	547,664	72,624	14,645,312	79,508	32,656	112,164	14,757,476	3,024,528	»
	1892. . . .	13,483,964	546,156	70,119	14,100,239	110,760	34,268	145,028	14,245,267	2,625,792	»
	Différences. .	+ 541,060	+ 1,508	+ 2,505	+ 545,073	— 31,252	— 1,612	— 32,864	+ 512,209	+ 398,736	»
En général.	1893. . . .	100,139,962	1,787,069	380,691	102,307,722	17,435,132	1,668,023	19,103,155	121,410,877	40,195,766	4,235,556
	1892. . . .	97,152,599	1,755,615	387,027	99,295,241	16,367,767	1,523,996	17,891,763	117,187,004	39,260,182	4,026,880
	Différences. .	+2,987,363	+ 31,454	— 6,336	+3,012,481	+1,067,365	+ 144,027	+1,211,392	+4,223,873	+ 935,584	+ 208,670

(*a*) Y compris 37,0 12 quittances d'envois contre remboursement.

(*b*) Les abonnemen ts aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(*c*) Les lettres origi naires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(1) Ces chiffres se d écomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste	35,988
	— le Télégraphe	931,590
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	25,192
	— le Télégraphe	13,552
	Total. . .	1,004,322

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,004,322 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1893 et 1892.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS ET BONS de poste.		COUPONS d'actions et d'obligations et titres amortis déposés.	EXPRÈS. (Envois de toute nature.)	EFFETS de commerce déposés		QUITTANCES déposées à l'encaissement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LETTRES tombées en rebut.	Boîtes louées pour le retrait des correspondances.
				Mandats	Bons.			à l'acceptation.	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étrangers.		
							(1)			(a)				
98,331,688	70,463,224	2,343,406	982,592	1,027,892	1,064,520	152,956	1,004,312	41,238	2,040,627	4,315,856	277,504	»	131,003	1480
90,842,518	78,295,516	2,297,750	939,484	1,016,921	1,026,617	165,432	873,836	43,552	1,982,739	3,946,371	279,176	»	125,039	1220
+ 7,489,170	— 7,832,292	+ 45,656	+ 43,108	+ 10,971	+ 37,903	—12,476	+130,486	— 2,314	+ 57,888	+369,485	— 1,672	»	— 4,036	+260
5,099,731	5,293,675	956,826	139,243	319,667	»	»	22,432	»	»	74,499	(b)	»	56,751	»
5,299,060	4,934,787	1,092,117	100,022	313,368	»	»	18,180	»	»	77,092	(b)	»	62,916	»
— 199,329	+ 358,888	— 135,291	+ 39,221	+ 6,299	»	»	+ 4,252	»	»	— 2,593	(b)	»	— 6,165	»
4,789,668	4,822,844	1,116,388	169,676	352,979	»	»	(2)	»	»	62,636	»	13,866	(c)	»
4,551,768	5,044,676	1,118,936	149,864	359,261	»	»	»	»	»	62,211	»	11,687	(c)	»
+ 237,900	— 221,832	— 2,548	+ 19,812	— 6,282	»	»	»	»	»	+ 425	»	+ 2,179	(c)	»
108,221,087	80,579,743	4,416,620	1,291,511	1,700,538	1,064,520	152,956	1,026,751	41,238	2,040,627	4,452,991	277,504	13,866	177,754	1480
100,693,346	88,274,979	4,508,803	1,189,370	1,689,550	1,026,617	165,432	892,016	43,552	1,982,739	4,085,674	279,176	11,687	187,955	1220
+ 7,527,741	— 7,695,236	— 92,183	+102,141	+ 10,988	+ 37,903	—12,476	+134,738	— 2,314	+ 57,888	+ 367,317	— 1,672	+ 2,179	-10,201	+260
				+ 48,891										

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

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchissement en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE SUR LES MAN
						Service interne.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1893.	15,551,423 64	716,158 65	378,097 07	38,091 90	345,081 85
	1892.	15,200,921 07	704,254 05	364,100 75	86,303 26	340,809 50
Différences pour 1893 .	en plus.	350,502 57	11,904 60	10,996 32	»	4,272 35
	en moins	»	»	»	48,211 36	»

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		A 1 centime.	A 2 centimes.	A 5 centimes.	A 10 centimes.	A 20 centimes.	A 25 centimes.	A 35 cent.	A 50 cent.
Résultats de l'année . .	1893. . . .	87,141,043	10,360,411	33,405,042	69,523,082	3,614,919	12,224,348	813,020	1,146,545
	1892. . . .	88,522,974	9,810,562	31,974,207	68,146,712	3,458,658	11,978,239	758,186	1,121,963
Différences pour 1893 .	en plus . .	»	549,849	1,430,835	1,376,370	156,261	246,109	54,834	24,582
	en moins .	1,381,931	»	»	»	»	»	»	»

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année . .	1893. . . .	871,410 43	207,208 22	1,670,252 10	6,952,308 20	722,983 80	3,056,087 »	284,557 »	573,272 50
	1892. . . .	885,229 74	196,211 24	1,593,710 35	6,814,671 20	691,731 60	2,994,539 75	265,365 10	560,981 50
Différences pour 1893 .	en plus . .	»	10,996 98	71,541 75	137,637 »	31,252 20	61,527 25	19,191 90	12,291 »
	en moins .	13,819 31	»	»	»	»	»	»	»

(*a*) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.

(*b*) Il n'a été porté en recette, en 1893, que fr. 16,267,582-29, soit en moins fr. 586,611-14, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs ; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne ; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'exprès 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 exprès, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1892, il avait été porté en recette fr. 15,905,175-12.

Comparaison des années 1893 *et* 1892.

DATS DE POSTE. Service international.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste, COUPONS et QUITTANCES encaissés. (Titres périmés.)	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	*Observations.*
Fr. c.	Fr. c	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
187,094 47	66,764 90	67,871 98	11,572 96	917,470 64	18,276,628 06	
185,170 66	64,621 10	40,823 27	9,763 23	547,106 21	17,513,873 10	
1,923 81	2,143 80	27,048 71	1,809 73	400,364 43	762,754 96	
»	»	»	»	»	»	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1893 *et* 1892.

TITÉS.

A 1 franc.	A 2 francs.	ENVELOPPES lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées. Petit format. (a)	ENVELOPPES timbrées. Grand format.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 5 cent.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 20 c.	CARTES-LETTRES. A 10 cent.	CARTES-LETTRES. A 25 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 10 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 20 cent.	TOTAL.
245,662	68,070	48,554	8,207	154,972	30,506,897	2,192,553	152,211	18,501	3,329,281	25,916	16,870	32,030	255,028,134
246,859	67,521	35,230	26,842	125,853	29,230,890	2,128,504	142,074	17,725	3,285,732	24,788	18,365 1/2	35,195	251,159,079 1/2
»	549	13,324	»	29,119	1,276,007	64,049	10,137	776	43,549	1,128	»	»	+ 3,869,054 1/2
1,197	»	»	20,635	»	»	»	»	»	»	»	1,495 1/2	3,165	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
245,662 »	136,140 »	5,340 94	902 77	17,046 92	1,515,344 85	219,255 30	15,221 10	3,700 20	332,928 10	6,479 »	1,687 »	6,406 »	16,854,193 43
246,859 »	135,042 »	3,875 30	3,172 62	13,843 83	1,441,544 50	212,850 40	14,207 40	3,545 »	328,573 20	6,197 »	1,836 55	7,039 »	16,446,046 28 (b)
»	1,098 »	1,465 64	»	3,203 09	63,800 35	6,404 90	1,013 70	155 20	4,354 90	282 »	»	»	+ 408,147 15
1,197 »	»	»	2,269 85	»	»	»	»	»	»	»	149 55	633 »	

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1893, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1893 et en 1892, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

		CORRESPONDANCES			
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1893. . .	2,662,285	2,044,268	571,152	5,277,685
	1892. . .	2,650,892	2,021,330	577,046	5,249,268
Différences pour 1893.		+ 11,391	+ 22,938	— 5,914	+ 28,415
		+ 0.45 p. %	+ 1.13 p. %	— 1.02 p. %	+ 0.54 p. %
Recette. . .	1893. . .	1,558,465 55	1,587,202 22	325,104 35	5,450,769 90
	1892. . .	1,528,042 45	1,586,322 78	331,233 93	5,445,599 16
Différences pour 1893.		+ 10,420 88	+ 879 44	— 6,129 58	+ 5,170 74
		+ 0.68 p. %	+ 0.05 p. %	— 1.85 p. %	+ 0.15 p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,662,283 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

39,064 urgents ou 1,467 sur 100,000 ;
636 collationnés ou 24 sur 100,000 ;
176 accusés de réception ou 7 sur 100,000,
et 10,892 enregistrements ou 409 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,612.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 945,142, soit une augmentation de 15.15 p. °/o sur l'année 1892 (1).

34 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 9 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1892 à 1893, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a augmenté de 1.13 p. °/o.

Les télégrammes urgents (2) ont diminué de 60,862 à 51,112, c'est-à-dire de 16 p. °/o.

La diminution du nombre des télégrammes urgents est due, en partie, à l'extension prise par la téléphonie internationale.

d. *Service de transit.*

De 1892 à 1893, le nombre des correspondances en transit a diminué de 1.02 p. °/o.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 3,048,803 en 1893 (3).

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1893.		1892.
Service télégraphique	4.50		4.72
Chemins de fer de l'État. Matériel, circulation des trains . 70.78	80.27	69.47	79.53
Chemins de fer de l'État. Transports égarés, dévoyés . . 9.49		10.08	
Poste, Marine, Administration centrale, etc..	15.23		15.75

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

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

(3) Dont 157,181 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1er. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :			
a. Dans des stations de l'État.	574		
b. — de compagnies de chemins de fer .	84		
c. Au centre des villes ou communes	209		
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer	103		
			970
C. Bureaux ouverts au départ seulement :			
a. Dans des stations de l'État.	66		
b. — — de compagnies de chemins de fer .	12		
c. — bureaux de poste	10		
d. — postes éclusiers	80		
e. — bureaux de police	3		
f. — bureaux militaires	2		
			175
D. Bureaux de dépôt			476
		Total. . .	1,621

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

			Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE
			1893.	1892.	en 1893.
			Kilomètres.	Kilomètres	Kilomètres
Longueur des lignes. .	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	3,433	3,501	— 68
		— — concédés.	1,318	1,334	— 16
		sur les routes ordinaires . . .	1,438	2,226	— 788
	sous terre dans les villes.		14	14	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			100	100	—
		Ensemble.	6,303	7,175	— 872
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	24,319	25,846	—1,527
		— — concédés.	3,427	3,892	— 465
		sur les routes ordinaires . . .	2,460	4,101	—1,641
	sous terre dans les villes.		314	314	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques			19,247	1,947	+17,300
		Ensemble.	50,284	36,617	+13,667

(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.

Ces chiffres ne comprennent ni 375 kilomètres de lignes (comportant 2,079 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,191 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 62 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

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

Au 1er janvier 1894, le réseau complet de la Belgique comprenait 53,616 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	*a.* Système Morse	1,486
	b. — Hughes	79
	c. Autres systèmes	226
	Total. . .	1,791
Nombre d'appareils téléphoniques en service		8,818

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1893, de 8,365 agents, répartis comme il suit :

	En 1893.		En 1892.		Différences pour 1893.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	226	»	214	»	+ 12	»
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	1,122	491	1,075	96	+ 47	+ 95
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs, les facteurs et les téléphonistes provisoires.	1,348	491	1,289	96	+ 59	+ 95
3° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,049	53	1,751	24	+1,298	+ 29
Ensemble.	4,397	244	3,040	120	+1,357	+ 124
	4,641		3,160		+ 1,481	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,539	185	3,082	162	+ 457	+ 23
TOTAUX.	7,936	429	6,122	282	+1,814	+ 147
	8,365		6,404		+ 1,961	

(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 1893, les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . . fr.	1,538,463 33	
— international	1,587,202 22	3,450,769 90
— de transit	325,104 35	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	207,414 70	
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	20,010 »	2,078,309 54
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires.	5,873 82	
Recettes téléphoniques (1).	1,845,010 82	
Total. . . fr.		5,529,079 24

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1893, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. { Traitements fixes, fr. 3,234,000 (2) / Salaires . . . . 1,206,000 (2) }	4,440,000 »	
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	1,770 » (2)	
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges	29,868 70	
Matériel, objets de consommation . .	578,731 30 (2)	
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . .	85,915 »	
Total. . fr.		5,136,285 » (2)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de . . . . . fr. 392,794 24

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des *frais de premier établissement et des extensions successives* des

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État.

(2) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1893, à . . . . . fr. 7,906,400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins		fr. 4,087,714 50	
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier		fr. 2,593,528 75	
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées . . .		fr. 220,644 06	
Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'État : Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires)	fr. 472,852 04		
Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. .	fr. 301,485 51		774,317 55
	Ensemble. .	fr. 7,476,204 66	
Approvisionnements.		81,499 77	
Travaux prévus, et non exécutés au 31 décembre 1893		fr. 348,695 57	
	Total égal. .	fr.	7,906,400 »

Répartie sur les 50,284 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 7,906,400 francs revient à fr. 157-23 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.	42,962 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers.		73,245 94	
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État		15,768 27	
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer		261,492 30	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées		129,600 »	
Même coopération pour les télégrammes de service (1)		307,200 »	
		Fr.	787,306 51
	Total des prestations. . .	fr.	830,268 51

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes imputées sur le budget des Télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1893, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 215,943 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.

Téléphonie locale. — L'État a créé, pendant l'année 1893, des bureaux centraux auxiliaires à Hal et à Boom; ces bureaux font respectivement partie du groupe de Bruxelles-Vilvorde et du réseau d'Anvers.

L'exploitation, par l'État, du réseau concédé de Mons, a commencé le 1er janvier 1894.

L'État a négocié avec la Compagnie belge du téléphone Bell le rachat du réseau de La Louvière; la date de rachat a été fixée au 1er janvier 1894.

Des arrêtés royaux en date des 30 juin et 30 décembre 1893 fixent les tarifs à appliquer dans les réseaux téléphoniques auxiliaires rattachés ou à rattacher aux réseaux de Bruxelles, Anvers, Charleroi, Gand, Liége, Louvain, Verviers et Mons.

Un arrêté royal du 30 décembre 1893 décide que les tarifs d'abonnement en vigueur dans le réseau de Mons continueront d'être appliqués dans ce réseau à partir de la reprise du service par l'État.

L'arrêté royal du 30 décembre 1893, relatif à la reprise par l'État du réseau de La Louvière, stipule que les abonnements en cours au moment de la substitution de l'État au concessionnaire sont taxés aux prix des tarifs du dit concessionnaire.

A leur expiration ou au plus tard le 31 décembre 1894, les abonnés devront adopter le reliement à double fil et acquitter de ce chef la surtaxe prévue par l'arrêté royal du 30 juin 1893.

Le double fil est imposé aux abonnés du réseau de La Louvière en vue du rattachement prochain de ce réseau à celui de Charleroi pour former avec ce dernier une seule exploitation locale.

Le concessionnaire du réseau de Namur a été avisé du rachat de cette exploitation le 1er janvier 1895.

Le bureau central de Nieuport a été transféré de la station de Nieuport (bains) à celle de Nieuport (ville); ce déplacement a eu notamment pour résultat de nous amener de nouveaux abonnés.

L'État a créé, en 1893, des bureaux publics à : Marchiennes (perception des Télégraphes), Ledeberg (poste), Spa (Casino), Charleroi (Bourse), Saint-Gilles (Bruxelles), Huy (sud), Bruxelles (Chancellerie), Ostende (Hippodrome),

Tirlemont et Landen ; par contre, le bureau public qui avait été établi, par la Compagnie belge du téléphone Bell, à Marchiennes, dans une propriété particulière, a été supprimé.

Au 1er janvier 1894, le nombre des bureaux publics exploités par l'État était de cinquante-deux se décomposant de la manière suivante :

Bureaux ouverts dans les réseaux exploités ou repris par l'État .	51
Bureaux ouverts dans les réseaux concédés, à la décharge des concessionnaires	1
Total . . .	52

Au 1er janvier 1894, le nombre des abonnés était de 2,190 à Bruxelles-Hal-Vilvorde ; 1,655 à Anvers-Boom ; 780 à Gand ; 965 à Liége ; 633 à Verviers-Spa ; 505 à Charleroi ; 390 à Mons ; 219 à Namur ; 251 dans le groupe du Littoral ; 125 à Louvain ; 45 à La Louvière ; 61 à Malines ; 60 à Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas ; 67 à Courtrai-Roulers ; 116 à Tournai-Péruwelz et 101 dans le groupe de Landen. Total 7,961 abonnés.

A la même date, le nombre des abonnés disposant d'un double fil de raccordement au bureau central du réseau était de 93 à Bruxelles-Hal-Vilvorde ; de 34 à Anvers-Boom ; de 3 à Gand ; de 12 à Liége ; de 16 à Verviers-Spa ; de 1 à La Louvière et de 18 à Mons.

Dans les groupes de Tournai, de Landen, de Termonde, du Littoral et de Courtrai, tous les abonnés indistinctement sont raccordés, sans surtaxe, par deux fils au bureau central du réseau.

Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Nieuport (ville), à Hal et à Boom. Le nombre des bureaux télégraphiques où ce service est effectué est ainsi porté de 44 à 47.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie, s'est élevé :

En 1891, à 873,266.		
En 1892, à 900,933.	Augmentation :	27,667
En 1893, à 946,171.	—	45,238

soit un accroissement moyen de 36,450 par exercice et de 4 p. % environ d'une année à l'autre.

Les bureaux de dépôt de télégrammes établis aux bureaux des postes de Tirlemont (centre) et de Ledeberg (poste) ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Téléphonie interurbaine. — Les communications des réseaux et groupes entre eux étaient organisées, au 31 décembre 1893, au moyen de soixante-cinq circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique, d'après le système Van Rysselberghe ; la longueur totale de ces lignes comportait un développement de 8,408 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

A la même date, onze circuits offrant un développement de 1,124 kilomètres de fils conducteurs, servaient exclusivement à la téléphonie interurbaine (1).

Au 31 décembre 1893, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 10 heures 50 minutes réparties entre vingt-neuf abonnés.

Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Boom	Bruxelles-Hal-Vilvorde, Gand, Louvain, Malines, Courtrai-Roulers, Charleroi, Verviers-Spa, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Littoral (groupe du), Liége, Tournai-Péruwelz, Mons, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Namur, La Louvière.
Hal.	Anvers, Gand, Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, Liége, Louvain, Malines, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Littoral (groupe du), Courtrai-Roulers, Verviers-Spa, Tournai-Péruwelz, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme.
Huy (cabine)	Bruxelles-Hal-Vilvorde, Liége, Namur, Charleroi.
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	Mons, Verviers-Spa, La Louvière.

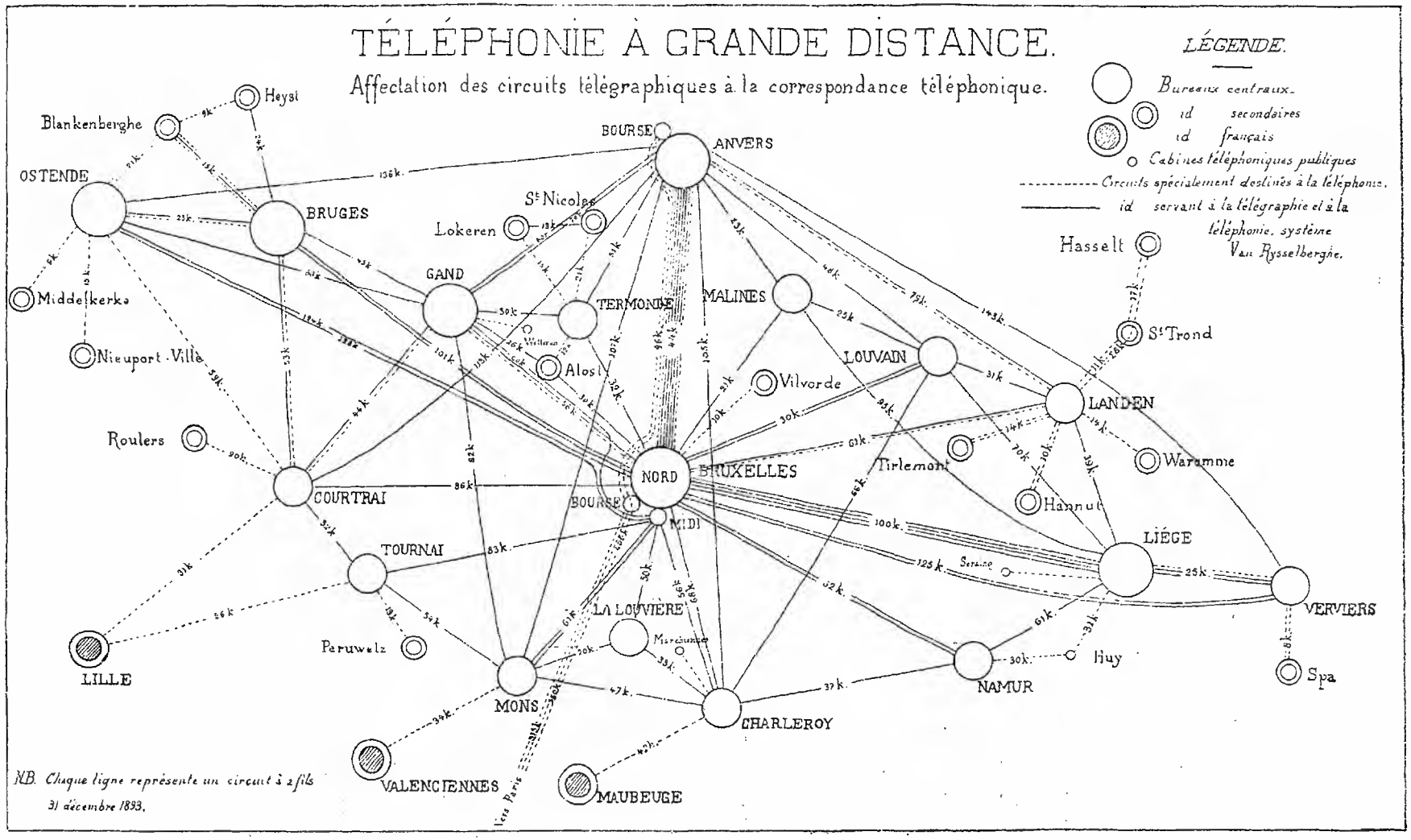
En outre, des relations ont été établies :

1° Entre Liége et Mons — service limité aux postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Liége ou de Mons;

2° Entre Mons et le groupe du Littoral — service limité aux postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Mons et : *a*. les bureaux publics du groupe du Littoral; *b*. les abonnés de ce groupe qui disposent d'appareils appropriés en conséquence.

---

(1) *Voir* la carte figurant ci-contre et l'annexe II, p. 19.


TÉLÉPHONIE À GRANDE DISTANCE.
Affectation des circuits télégraphiques à la correspondance téléphonique.
LÉGENDE.
Bureaux centraux.
id secondaires
id français
Cabines téléphoniques publiques
Circuits spécialement destinés à la téléphonie.
id servant à la télégraphie et à la téléphonie, système Van Rysselberghe.
Heyst
Blankenberghe
OSTENDE
BRUGES
Middelkerke
Nieuport-Ville
Roulers
COURTRAI
TOURNAI
LILLE
Peruwelz
MONS
VALENCIENNES
MAUBEUGE
Vers Paris
GAND
Lokeren
St Nicolas
TERMONDE
Alost
BOURSE
ANVERS
MALINES
Vilvorde
LOUVAIN
NORD
BRUXELLES
BOURSE
MIDI
LA LOUVIÈRE
CHARLEROY
NAMUR
Huy
Tirlemont
Hannut
LANDEN
Waramme
St Trond
Hasselt
LIÉGE
VERVIERS
Spa
NB. Chaque ligne représente un circuit à 2 fils
31 décembre 1893.

Statistique comparative de l'exploitation interurbaine interne :

	1888.	1889.	1890.	1891	1892.	1893.
Nombre de conversations	53,624	61,575	80,120	108,459	131,189	150,436
Recette (abonnements compris) .	56,343 50	65,172 »	88,398 66	125,415 12	156,818 16	187,259 05

Téléphonie internationale. — Les relations franco-belges suivantes ont été organisées pendant le cours de l'année 1893 :

Hal.	Paris, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Lannoy.
Boom	Paris.
Bruxelles-Hal-Vilvorde. . . .	Valenciennes-Denain, Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Mons	Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Valenciennes-Denain, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Lannoy.
Tournai-Péruwelz. . . .	Dunkerque-Bergues, Armentières, Halluin, Douai-Hénin-Liétard-Corbehem, Valenciennes-Denain, Arras.
Charleroi. . .	Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Courtrai-Roulers	Armentières, Halluin, Douai-Hénin-Liétard-Corbehem, Valenciennes-Denain, Arras, Dunkerque-Bergues.
Anvers-Boom .	Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand.

En outre, les postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Mons, ont été mis en relation avec les réseaux français de Dunkerque-Bergues, d'Arras, de Douai-Hénin-Liétard-Corbehem et de Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies.

A la demande de l'Administration française, des séances d'abonnement dans le service franco-belge ne sont concédées que pour autant que les réseaux français envisagés disposent d'un circuit direct de raccordement à un des réseaux belges en correspondance.

L'Administration belge examine, d'accord avec l'Administration française, la possibilité d'ouvrir d'autres relations franco-belges.

Des négociations ont été entamées avec l'Administration allemande, en vue de l'établissement d'un service téléphonique germano-belge.

Au 31 décembre 1893, les séances d'abonnement Bruxelles-Paris étaient au nombre de dix-neuf, comportant quotidiennement une durée de 4 heures, réparties entre six abonnés.

A la même date, sept circuits offrant un développement de 932 kilo-

mètres de fils conducteurs (sections belges des circuits) servaient exclusivement à la téléphonie franco-belge.

Le nombre des correspondances à taxe pleine s'est élevé de 50,631, en 1892, à 62,515, en 1893, soit un accroissement de 23.07 p. %. La part belge de la recette, abonnements compris, a atteint fr. 93,514-52, en augmentation de 17.05 p. % sur 1892.

Raccordements télégraphiques et téléphoniques privés. — Au 31 décembre 1893, trente établissements privés étaient raccordés soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.

ANNEXES

DE LA PARTIE C.

N° 1. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années* 1893 *et* 1892.

		1893.		1892.	
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots.	»	57.48	»	57.42
	11 à 15 —	74.09	23.78	70.86	23.74
	16 à 20 —	16.71	10.33	16.72	10.28
	21 à 30 —	8.97	6.07	9.14	6.24
	31 à 40 —	2.03	1.44	2.07	1.59
	41 à 50 —	0.57	0.4	0.58	0.50
	Au delà de 50 mots.	0.63	0.49	0.63	0.53
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.31		84.39	
	— complexes	14.21		14.06	
	— urgents	1.48		1.55	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.52	0.85	1.35	0.90
	Nouvelles de bourse	4.45	7.71	4.49	11.47
	Transactions commerciales.	39.23	58.39	40.38	57.26
	Correspondances de journaux . . .	1.07	2.33	1.12	1.63
	Affaires privées.	53.73	30.72	52.66	28.74
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	15.68	11.50	15.81	11.57
Dépêches de service.					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		3,048,803		2,737,372	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer. Mouvement des trains . .	70.7	92.5	69.5	92.4
	Service du Chemin de fer. Colis égarés ou dévoyés.	9.5		10.1	
	Service du Chemin de fer. Affaires diverses.	12.3		12.8	
	Service du Télégraphe		4.5		4.7
	— de la Poste		2.9		2.8
	— de la Marine.		0.1		0.1
			100.»		100.»

(1) Non compris 213,943 télégrammes en 1893 et 200,911 télégrammes en 1892, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés

N° II. — *Téléphonie à grande distance. — Communications établies à l'intervention de bureaux centraux intermédiaires.*

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires	LONGUEURS en kilomètres.
Anvers-Boom avec le groupe du Littoral (1) :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles .	145
2° — d'Ostende	— .	168 et 172 (2)
Anvers-Boom avec Liége	— .	144
— Namur	— .	106
— Tournai-Péruwelz	— .	127
— La Louvière	— .	94
— Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand)	Courtrai. .	144
Bruxelles-Hal-Vilvorde avec Lille (—)	Tournai. .	109
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	Tournai et Lille.	120
— Maubeuge (Hautmont et Jeumont)	Mons et Valenciennes.	131
— Valenciennes (Denain)	Mons . . .	95
Charleroi avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Bruxelles .	98 et 86 (3)
2° — de Termonde	— .	100 et 88 (3)
— Gand	— .	112 et 124 (3)
— Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	— .	117 et 129 (3)
Courtrai-Roulers avec Mons	Tournai. .	86 et 81 (4)
— Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Gand . . .	70
2° — de Termonde	— . . .	74
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	Lille . . .	42
— Armentières	— . . .	48
— Halluin	— . . .	50
— Douai (Hénin-Liétard et Corbehem)	— . . .	65
— Valenciennes (Denain)	— . . .	80
— Arras	— . . .	89
— Dunkerque (Bergues)	— . . .	109
Gand avec Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme . . .	Bruxelles .	117 et 131 (5)
— Verviers-Spa	— .	181 et 185 (5)
— La Louvière	— .	106 et 110 (5)
— Tournai-Péruwelz	Courtrai . / Bruxelles .	76 / 139 et 143 (5)

(1) Les communications peuvent également être échangées par le circuit direct Anvers-Ostende.
(2) Selon que l'on utilise les circuits O^1 ou O^2.
(3) — — C^1 ou C^2.
(4) — — M^1 ou M^2.
(5) — — G^2 et G^3 ou G^1.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Gand avec Liége	Bruxelles .	156 et 160 (1)
— Malines	— .	77 et 81 (1)
— Namur	— .	118 et 122 (1)
— Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand)	Courtrai. .	75
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	Courtrai et Lille.	86
Huy (bureau public) avec Bruxelles-Hal-Vilvorde	Liége. . .	131
— Charleroi	Namur . .	67
La Louvière avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Bruxelles .	80
2° — de Termonde	— .	82
— Tournai-Péruwelz	Mons. . .	74 et 69 (2)
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Namur	Bruxelles .	123
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Tournai-Péruwelz.	— .	144
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Verviers	Liége. . .	64
— — — avec La Louvière.	Bruxelles .	111
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec le groupe du Littoral :		
1° par le circuit de Bruges	— .	162
2° — d'Ostende	— .	185 / 189 (3)
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Bruxelles .	91
2° — de Termonde	— .	93
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Mons	— .	122
Liége avec le groupe du Littoral (3) :		
1° par le circuit de Bruges	— .	201
2° — d'Ostende	— .	224 / 228 (3)
Liége avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	— .	130
2° — de Termonde	— .	132
Liége avec Tournai-Péruwelz (4)	— .	183
— Mons (5)	— .	161
Littoral (groupe du) avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit de Bruges et le circuit d'Alost	Gand . . .	71
2° — — — de Termonde.	— .	75
3° — d'Ostende — d'Alost.	— .	94
4° — — — de Termonde.	—	98

(1) Selon que l'on utilise les circuits G^2 et G_3 ou G^1.
(2) — — — My^1 ou My^2.
(3) — — — O^1 ou O^2.
(4) Relations limitées, dans le réseau de Liége, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.
(5) Relations limitées, dans les deux réseaux, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Littoral (groupe du) avec Tournai-Péruwelz :		
1° par le circuit de Bruges	Courtrai.	85
2° — d'Ostende	—	91
Littoral (groupe du) avec Verviers-Spa (1) :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles	226
2° — d'Ostende	—	249 / 253 (2)
Littoral (groupe du) avec Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand) :		
1° par le circuit de Bruges	Courtrai.	84
2° — d'Ostende	—	90
Littoral (groupe du) avec Roubaix-Tourcoing (Lannoy) :		
1° par le circuit de Bruges	Courtrai / Lille	95
2° — d'Ostende	Courtrai / Lille	101
Littoral (groupe du) avec Mons (3) :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles	162
2° — d'Ostende	—	185 / 189 (2)
Louvain avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	—	60
2° — de Termonde	—	62
Louvain avec Namur	—	92
Malines avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	—	54
2° — de Termonde	—	53
— Tournai-Péruwelz	—	104
Mons avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	—	91
2° — de Termonde	—	93
Mons avec Maubeuge (Hautmont-Jeumont)	Valenciennes.	70
— Lille (Don-Annœullin-Séclin-Saint-Amand)	—	83
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	Valenciennes et Lille.	94
— Fourmies (Anor-Avesnes-Etroeungt-Glageon-La Capelle-Hirson-Sains-Trélon-Wignehies) (4)	Valenciennes et Avesnes.	112
— Dunkerque (Bergues) (5)	Valenciennes et Lille.	161
— Douai (Hénin-Liétard et Corbehem) (6)	—	117
— Arras (7)	—	141

(1) Relations limitées, dans le réseau de Verviers, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

(2) Selon que l'on utilise les circuits O^1 ou O^2.

(3) Relations limitées, dans le réseau de Mons, aux bureaux publics et aux abonnés à double fil ; dans le groupe du Littoral, aux bureaux publics et aux abonnés disposant d'appareils appropriés en conséquence.

(4) Relations limitées, dans le réseau de Mons, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAUX centraux intermédiaires.	LONGUEURS en kilomètres.
Namur avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	92
2° — de Termonde.	— .	94
Tournai-Péruwelz avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	113
2° — de Termonde	— .	115
Tournai-Péruwelz avec Dunkerque (Bergues).	Lille . . .	104
— Arras.	— . . .	84
— Armentières.	— . . .	43
— Roubaix-Tourcoing (Lannoy)	— . . .	37
— Halluin	— . . .	45
— Douai (Hénin-Liétard et Corbehem)	— . . .	60
— Valenciennes (Denain)	Mons . . .	88 et 83 (1)
Verviers-Spa avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas (2) :		
1° par le circuit d'Alost.	Bruxelles .	155
2° — de Termonde.	— .	157
— Tournai-Péruwelz (1)	— .	208
— Namur	Liége. . .	86

(1) Selon que l'on utilise les circuits MJ¹ ou MJ².

(2) Relations limitées, dans le réseau de Verviers, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

PARTIE D.

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. MATÉRIEL.

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

	Fin 1893.	Fin 1892.	DIFFÉRENCES POUR 1893.
Bateaux à vapeur	18	20	— 2
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	29	»
Garde-pêche et navire-école	4	3	+ 1
Embarcations à vapeur	3	4	— 1
Totaux	54	56	— 2
Canots	225	207	+ 18

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1893.	Fin 1892.	Différences pour 1893.
Fonctionnaires et employés	1,110	1,093	+ 17
Huissiers, messagers, gens de service	12	11	+ 1
Ouvriers	199	186	+ 13
Totaux.	1,321	1,290	+ 31

II.

Services d'exploitation.

§ 1er. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D, 14. Alors que le mouvement des voyageurs a fléchi dans des proportions notables sur les diverses voies maritimes concurrentes, on constate une nouvelle augmentation dans le trafic entre Ostende et Douvres.

Il a été transporté, en 1893, 97,566 voyageurs, c'est-à-dire 9,528 en plus qu'en 1892. L'augmentation est donc de 16 p. %. Jamais le mouvement n'a été aussi considérable.

D'après le relevé des billets vendus, il se répartit comme suit :

Trafic anglo-belge	61,209 ;
Trafic de transit	36,357.

Rapprochés des chiffres de 1892, ces résultats présentent un accroissement de 5,297 unités en service anglo-belge, soit 9.5 %, et de 4,051 unités en transit, soit 12.5 p. %.

Mais, ainsi que cela a été établi antérieurement, on compte, dans le trafic anglo-belge, de nombreux billets pour le trajet entre Ostende et Douvres vendus, soit par les agences de transport avec des billets pour au delà de la Belgique, soit à des voyageurs porteurs de billets circulaires, combinables pour Ostende, délivrés en Suisse, en Allemagne, en Autriche, etc. La répartition indiquée ci-dessus n'est donc pas rigoureusement exacte, et le trafic de transit est, en réalité, de beaucoup plus important que ne l'accuse le relevé des billets vendus.

Le même relevé porte 56,211 voyageurs en 1re classe et 61,355 voyageurs en 2me classe. Mais on a débité à bord des malles 35,525 suppléments pour passer de la 2me classe à la 1re. Le nombre des voyageurs, sur les bateaux, a donc été, en réalité, de 69,554 en 1re classe et de 28,032 en 2me classe.

La recette totale de la ligne, y compris les produits extraordinaires et le subside du gouvernement anglais (1), a été de fr. 1,054,673-05, en augmentation de fr. 27,474-56 sur celle de 1892.

L'accroissement, pour le service des voyageurs seul, a été de fr. 51,445-55.

Tous les facteurs de ce service sont en augmentation. Il faut en excepter, toutefois, la location des malles, dont la suppression a été décidée en 1893, et les billets simples de 2me classe. Mais, de ce côté, la diminution de fr. 4,711-15 n'est qu'apparente, attendu qu'on a vendu pour fr. 5,543-60 en plus qu'en 1892 de suppléments de 2me en 1re classe.

L'augmentation constante du nombre et du produit des voyageurs est le

(1) La Convention en date du 17 février 1876 en vertu de laquelle s'effectuaient les paiements trimestriels de £ 1,125 a cessé ses effets sur ce point le 8 août 1893.

résultat des mesures de tout genre prises pour faire améliorer notre ligne maritime, la faire connaître et en assurer le bon renom, surtout à l'étranger. C'est le fruit du renouvellement du matériel, de la création des agences pour la vente de billets et d'une publicité largement comprise et faite à bon escient.

Ainsi qu'il est dit ci-dessus, le service de location des malles à des particuliers, a été supprimé en 1893, par suite du retrait des anciens paquebots ; ce service n'avait fonctionné que deux fois depuis son organisation en 1889 : pendant chacune des années 1891 et 1892, il avait produit une recette de 400 francs. A cette occasion également, les prix et conditions réglementaires pour la location de cabines particulières à bord des malles ont été revisés.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des colis petits paquets et des envois de messageries, finances, journaux, etc., échangés entre la Belgique et l'Angleterre, il a procuré, en 1893, une recette de fr. 214.228-95, contre fr. 222,998-50 en 1892.

Le mouvement et la recette de l'année 1893 présentent avec 1892 les différences ci-après :

	MOUVEMENT				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.			
	En plus	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
a. Colis postaux.	7,454	—	22,362	—	2,122,75	—
b. Petits colis.	3,489	—	—	38.492	—	1,633 60
c. Colis messageries, etc.	—	—	—	289,480	—	9,239 26

Il résulte des indications du tableau ci-dessus, que le trafic des colis postaux augmente annuellement ; la recette de 1893 donne un excédent de 2,200 francs environ sur l'année 1892, laquelle présentait elle-même une augmentation de 3,000 francs environ sur 1891.

Les envois de colis journaux, colis express de 5 kilogrammes et moins, les transports de chevaux, ainsi que les envois en destination de la Suisse, accusent également une augmentation de recette de 2,850 francs, pour un excédent de poids de 65,050 kilogrammes.

Quant au trafic des colis finances et des colis express de plus de 5 kilogrammes, l'année 1893 présente une diminution de 2,800 francs sur l'exercice 1892.

La diminution la plus sensible porte sur les envois de grande vitesse ; pendant l'année 1893, le mouvement de ces transports a baissé de 334,510 kilogrammes et la recette a diminué de 10,700 francs environ.

Cette différence doit être attribuée surtout au fait que le trafic des levures abandonne de plus en plus la route d'Ostende-Douvres. Les mesures à prendre, éventuellement, pour reconquérir cet important trafic sont subor-

données aux négociations qui se poursuivent actuellement avec le Gouvernement anglais pour la conclusion d'une nouvelle convention postale.

Les améliorations suivantes ont été introduites, pendant l'année 1893, dans le service des trains qui sont en correspondance avec les malles :

1° les trains qui partaient de Londres pour Cologne et Berlin viâ Ostende à 5 h. 55 et 5 h. 42 ont été retardés jusqu'à 5 h. 55 et 6 h. 2, sans que l'heure d'arrivée à Cologne et à Berlin ait été modifiée. La durée du trajet a ainsi été réduite de 20 minutes;

2° les voyageurs qui partaient de Bâle à 9 h. 20 matin arrivaient à 8 h. 5 soir à Bruxelles, d'où ils ne pouvaient plus repartir le même jour pour l'Angleterre viâ Ostende. Actuellement, ils peuvent continuer directement par un train qui part de Bruxelles à 9 h. soir et qui arrive à Ostende à 10 h. 50, en correspondance avec la malle qui permet aux voyageurs d'arriver à Londres à 5 h. 55 matin. On a ainsi organisé une nouvelle correspondance entre l'Italie, la Suisse, l'Alsace-Lorraine et l'Angleterre pour les, voyageurs qui partent de Brindisi à 9 h. 25 matin, de Venise à 4 h. soir, de Rome à 9 h. matin, de Milan à 10 h. 20 soir et de Bâle à 9 h. 20 matin;

3° les voyageurs qui partaient de Vienne pour Cologne par l'express de 8 h. 20 soir, ne trouvaient pas à Cologne de correspondance pour l'Angleterre viâ Ostende. Pour établir cette correspondance, le point de départ du train n° 74 a été reporté de Verviers à Herbesthal et l'heure de départ retardée de façon à former la continuation du train allemand qui part de Cologne à 5 h. 25 soir. L'arrivée à Ostende a lieu à 11 h. 4 et comme le départ de la malle a été retardé jusqu'à 11 h. 15 soir, les voyageurs peuvent arriver à Londres à 5 h. 55 matin;

4° les voyageurs d'Anvers qui désiraient partir le soir pour l'Angleterre devaient quitter Anvers à 8 h. 18 soir, pour avoir à Malines la correspondance du train n° 74. Afin de diminuer la longueur du voyage, on a créé un train express nouveau qui permet de partir d'Anvers à 8 h. 34 seulement.

Deux nouveaux paquebots ont été mis en ligne en 1893 : le *Léopold II,* construit par MM. Denny frères et Cie, à Dumbarton (Écosse), et la *Marie-Henriette,* sortant des chantiers de la Société John Cockerill, à Hoboken.

Ces steamers ont une longueur de 108 mètres. La largeur, mesurée en dehors des tambours, est de 23 mètres; la profondeur, à partir du pont supérieur, de 7m,20. Pour la facilité des manœuvres, ils sont munis de deux gouvernails, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière.

Les essais de vitesse ont donné 21 nœuds 954, pour le paquebot anglais et 22 nœuds $^{2}/_{10}$ pour le paquebot de construction belge, ce qui représente 41 kilomètres à l'heure.

Les derniers perfectionnements de la mécanique moderne ont été réalisés dans la construction de ces deux navires; rien n'a été négligé non plus pour assurer aux passagers la plus grande somme de confort.

Trois paquebots d'ancien type (*Louise-Marie, Comte de Flandre* et *Marie-Henriette*) ont été remis à l'administration des Domaines, et vendus publiquement. Un autre steamer de ce type, le *Léopold I* sera transformé en ponton et servira d'annexe à l'École des mousses.

Le nombre des traversées s'est élevé à 2,188.

La durée moyenne a été :

pour les trois paquebots du type *Flandre*, 3 h. 43 minutes ;
pour les deux paquebots type *Princesse*, 3 h. 33 minutes ;
pour les deux nouveaux paquebots fournis dans le courant de l'année : *Marie-Henriette* et *Léopold II*, 3 h. 25 minutes.

L'exploitation du service avait coûté, en 1892, fr. 1,862,017-96. La dépense s'est accrue, en 1893, de fr. 106,473-69, sous l'influence des causes suivantes : II, p. D, 15.

1° Les réparations aux paquebots ont absorbé une somme plus élevée ; 2° une extension de personnel a été nécessitée par l'entrée en service des nouveaux paquebots *Léopold II* et *Marie-Henriette ;* 3° la substitution de ces navires à d'anciennes malles a eu pour effet d'accroître la consommation de combustibles.

En 1892, la dépense moyenne par traversée avait été de fr. 845 60 et la recette de frs 457-40 ; en 1893, le coût s'est élevé à fr. 899-68 et le produit à fr. 472-89.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une moins value de fr. 78,999-13 pour 1893.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci après :

	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Coût par kilomètre. . . .	7 82	7 35	+ 0 47
Produit —	4 11	3 98	+ 0 13

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

De fr. 112,555 en 1892, la dépense a monté, en 1893, à fr. 119,522-77 ; l'accroissement de fr. 6,989-77 a eu pour cause les réparations effectuées aux trois bateaux du service. II, p D, 15

Le mouvement des transports, résumé dans le tableau comparatif ci-après, accuse une décroissance sur certains postes et un progrès sur d'autres.

Mouvement :	En 1893.	En 1892.	Différences pour 1893.
Voyageurs.	1,709,084	1,717,657	— 8,573
Animaux	105,097	106,256	— 1,159
Colis	3,944	3,897	+ 47
Véhicules	71,660	69,356	+ 2,304
Coupons délivrés. . .	1,889,785	1,897,166	— 7,381
Suppléments . .	6,859	9,342	— 2,505

La recette est restée presque stationnaire (fr. 70,042-30 en 1892, fr. 69,954-59 en 1893).

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers s'est un peu relevé : les entrées et les sorties se chiffrent par 8,810 navires astreints à prendre un pilote; c'est 147 de plus qu'en 1892.

Le tonnage général pour Anvers est aussi en progression : de 8,931,480 tonneaux en 1892, il a monté en 1893 à 9,190,461 tonneaux.

II, p. D, 15. La recette des différents ports du pays a été de fr. 2,478,710-53; en 1892, elle avait été de fr. 2,467,945-51.

La dépense d'exploitation a été supérieure de fr. 75,720-74 à celle de 1892; cette augmentation est représentée par la construction d'un nouveau bateau-pilote destiné à la station d'Anvers et par des réparations à d'autres bateaux des diverses stations de pilotage.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

II, p. D, 15. La recette des phares et fanaux varie avec le tonnage général des navires qui fréquentent nos ports. Elle s'est élevée de fr. 1,132,741-90 à fr. 1,157,363-42, soit fr. 24,621-52 de plus qu'en 1892.

La dépense d'exploitation, en 1893, est supérieure de fr. 8,428-67 à celle de 1892. La différence provient : 1° du relèvement des salaires payés aux agents préposés à l'entretien des feux situés sur la section néerlandaise de l'Escaut (les conventions internationales mettent les appointements de ce personnel à charge de l'administration belge); 2° du remplacement d'une grande balise du fleuve, enlevée par un navire qui s'était échoué près de cet ouvrage. L'administration poursuit judiciairement, contre les propriétaires du steamer abordeur, la réparation du préjudice que cet accident lui a occasionné.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D, 15. La recette a subi une légère dépression (fr. 19,494-14 contre fr. 20,019-10 en 1892).

Le dépense (fr. 43,977-11) a été réduite de fr. 14,665-53, comparativement à celle de l'année précédente (fr. 58.642-64); l'exercice 1892 avait eu à supporter une charge exceptionnelle résultant du renouvellement des chaudières des deux petits remorqueurs.

§ 6. POLICE MARITIME.

II, p. D, 15. La recette se chiffre par fr. 121,056-25 contre fr. 121,551-34 en 1892; diminution de fr. 495-09.

La dépense est également restée à peu près au même niveau (fr. 95,507-12 au lieu fr. 94,845-19 pour l'exercice 1892).

III.

Services spéciaux.

§ 1er. HYDROGRAPHIE.

Ainsi que cela se pratique chaque année, le personnel de l'hydrographie, embarqué sur le steamer *La Belgique*, a consacré la belle saison à des reconnaissances dans l'Escaut et dans la mer du Nord.

C'est principalement dans l'Escaut que le service hydrographique a opéré en 1893 : il a exécuté, entre Anvers et la frontière néerlandaise, une série de sondages dont les plans ont été remis à l'administration des Ponts et Chaussées, en vue de l'élaboration des projets de travaux décidés pour l'élargissement et l'approfondissement de certaines passes de la section belge de l'Escaut maritime; il a aussi fourni des levés de la rade d'Anvers et de l'amont du fleuve jusque Saint-Amand; enfin, après la saison propre aux travaux pratiques, le chef du service de l'hydrographie a préparé une description complète de l'Escaut maritime, comprenant l'historique des variations survenues dans le régime du fleuve depuis nombre d'années, et une étude des marées et des courants qui en dérivent.

La dépense, qui s'était élevée, en 1892, à fr. 53,410-31, est descendue, en 1893, à fr. 42,549-40; la réduction (fr. 10,860-91) provient en grande partie de ce que l'exercice 1893 a été exempt de charges extraordinaires, alors que le précédent avait eu à supporter notamment les frais d'acquisition d'un canot à vapeur. II, p. D, 15.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les deux écoles de navigation (Anvers et Ostende) qui avaient 110 élèves en 1892, en ont compté 6 de plus, soit 116 en 1893.

Il a été conféré 48 bourses ou demi-bourses d'études aux élèves de ces établissements; ils en avaient reçu 28 l'année précédente; 49 diplômes, soit 14 de plus qu'en 1892, ont été délivrés pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1893.	1892.
Long cours	39	28
Cabotage.	10	7

Il avait été délivré, en 1892, 2 diplômes de patron-pêcheur; il y en a eu 4 en 1893.

Le cours de navigation à Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi par 6 élèves. En 1892, il y en avait 11.

Les cours spéciaux de machines à vapeur marines, institués aux écoles de navigation, ont été fréquentés : à Anvers par 43 élèves et à Ostende par 27; pour l'ensemble, c'est un gain de 10 élèves sur l'année antérieure.

2 diplômes de mécanicien de 1re classe de bateau à vapeur et 2 de mécanicien de 2e classe ont été décernés.

II, p D, 15. La dépense des écoles de navigation s'est accrue de fr. 1,389-23 (fr. 27,726-80 au lieu de 26,337-57) par suite de l'octroi d'un plus grand nombre de bourses d'études.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Comme les années précédentes, cette surveillance a été exercée alternativement et d'une manière presque continue par l'aviso *Ville d'Anvers* et le trois mâts-goélette *Ville d'Ostende*.

La mission des commandants de ces navires n'est plus circonscrite à la haute mer : ils ont aussi à rechercher les infractions aux dispositions prises récemment relativement à la pêche dans les eaux territoriales belges (loi du 19 août 1891, et arrêtés royaux du 5 septembre 1892) ; ils ont croisé à plusieurs reprises dans cette zone pour s'acquitter de la surveillance qui leur incombe.

A tour de rôle, les mousses prennent part aux campagnes des croiseurs ; ils sont embarqués par brigades de trente élèves.

II, p D, 15. La dépense a atteint fr. 198,479-86 ; c'est un accroissement de fr. 2,888-54 sur celle de l'exercice 1892.

§ 4. SAUVETAGE.

Un steamer et deux bateaux de pêche, qui s'étaient échoués sur les bancs du littoral, ont été renfloués avec l'assistance des remorqueurs d'Ostende.

En novembre, un de ces toueurs, le n° 1, a réussi, après deux tentatives des plus périlleuses, à ramener à Flessingue la goélette-pilote belge n° 15, qui se trouvait en grand danger de se perdre à la côte, avec un équipage composé de treize hommes.

Quant au personnel des stations de sauvetage établies le long de nos côtes, il n'a pas eu l'occasion, pendant l'année 1893, de secourir des bâtiments en détresse.

II, p D, 15. La dépense d'entretien, en 1893, dépasse de fr. 5,311-81 celle de 1892. L'écart provient du renouvellement d'un hangard, à Ostende.

IV.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTES.

II, p D, 15. La recette effectuée, en 1893, par les divers services de la Marine, a

Annexes à consulter.

atteint fr. 4,881,251-98, dépassant ainsi de fr. 61,753-34 celle de l'exercice précédent.

§ 2 DÉPENSES.

Par contre, un accroissement de fr. 182.137-94 se constate dans le total des dépenses, qui, de fr. 4,918,662-88 en 1892, est monté à fr. 5,100,800-82 en 1893. II, p D, 15.

Des résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, ressort une différence de fr. 120,384-60 en faveur de 1892.

ANNEXES

DE LA PARTIE D.

N° I. — *Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.*

Comparaison des années 1893 et 1892.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour
	1893.	1892.	1893.	1893.	1892.	1893.	1893.	1892.	1893.
Voyageurs. Billets simples. 1re classe	»	»	»	12,816	12,634	+ 182	117,348 05	116,343 65	+ 1,004 40
Billets simples. 2e —	»	»	»	25,753	26,576	— 823	178,352 90	183,638 05	— 5,285 15
Id. pour enfants (prix réduits). 1re classe	»	»	»	593	314	+ 279	2,757,45	1,460 10	+ 1,297,35
Id. pour enfants (prix réduits). 2e —	»	»	»	492	328	+ 164	1,720,60	1,146 60	+ 574 »
Billets aller-retour. 1re classe	»	»	»	12,210 (1)	10,988 (1)	+ 1,222	90,659,25	81,585 90	+ 9,073 35
Billets aller-retour. 2e —	»	»	»	23,258 (1)	21,090 (1)	+ 2,168	129,663 35	117,576 75	+12,086 60
Id. (prix réduits). 1re classe	»	»	»	10,592 (1)	7,536 (1)	+ 3,056	51,922 60	36,930 30	+14,992 30
Id. (prix réduits). 2e —	»	»	»	11,852 (1)	8,772 (1)	+ 3,080	42,026 10	31,201 »	+10,825 10
Location de malles spéciales	»	»	»	»	»	»	»	400 »	— 400 »
Suppléments de 2e à 1re classe	33,323	30,965	+ 2,358	»	»	»	78,282 60	72,739 »	+ 5,543 60
Petites cabines	841	700	+ 141	»	»	»	5,887 »	4,900 »	+ 987 »
Grandes cabines	1,461	1,385	+ 76	»	»	»	20,454 »	19,390 »	+ 1,064 »
Cabines spéciales	6	20	— 14	»	»	»	168 »	560 »	— 392 »
— de luxe	15	4	+ 11	»	»	»	375 »	300 »	+ 75 »
Ensemble	—	—	—	97,566 (2)	88,238 (2)	+ 9,328	719,616 90	668,171 35	+51,445 55
Bagages . . . Kilog.	250	258	— 8	11,970	12,820	— 850	843,20 (3)	898 20 (3)	— 55 »
Chevaux . . . Têtes.	»	»	»	43	26	+ 17	1,726 45	1,043 90	+ 682,55
Chiens . . . — .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Voitures . . . Nombre.	»	»	»	»	1	— 1	»	40 15	— 40 15
Finances. de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	»	»	»	2,059	2,420	— 361	1,029,50	1,210 »	— 180 50
Finances. de plus de 1,000 francs. —	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Journaux . . . Kilog.	»	»	»	96,800	86,020	+ 10,780	2,904 »	2,580 60	+ 323 40
Colis postaux de 3 kilog. et moins. —	197,962	191,545	+ 6,417	593,886 (3)	574,635 (4)	+ 19,251	49,490 50	47,886 25	+ 1,604 25
Colis postaux de 3 à 5 kilog. —	9,691	8,654	+ 1,037	20,073 (4)	25,962 (4)	+ 3,111	4,845 50	4,327 »	+ 518 50
Petits colis. Tarif normal. Express. de 5 kilog. et moins. —	121,255	117,530	+ 3,725	363,765 (4)	352,590 (4)	+ 11,175	31,846,98	30,865 45	+ 981 53
Petits colis. Tarif normal. Express. de plus de 5 à 10 kilog. —	42,917	43,173	— 256	300,559 (5)	302,211 (5)	— 1,652	27,008 10	27,128 35	— 120 25
Petits colis. Tarif normal. Express. de plus de 10 kilog. —	»	»	»	872,409 (6)	920,424 (6)	— 48,015	51,030 97	53,545 85	— 2,514 88
Petits colis. Grande vitesse. — Poids taxé.	»	»	»	1,295,585	1,650,095	—354,510	39,477 40	50,364 45	—10,887 05
Petits colis. Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse. —	»	»	»	187,800	133,550	+ 54,250	4,868 99	4,006 50	+ 862 49
Produits extraordinaires . . . fr.	»	»	»	»	»	»	3,070 »	2,019 55	+ 1,050 45
Subside du Gouvernement anglais . . . fr.	»	»	»	»	»	»	97,914 56 (7)	113,101 89 (7)	—16,196 33
						Totaux . . . fr	1,034,673 05	1,007,198,49	+27,474 56

(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'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe *à bord ;* le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) La convention en date du 17 février 1876, en vertu de laquelle s'effectuaient les paiements trimestriels de £ 1,125, a cessé ses effets sur ce point le 8 août 1893.

N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1893 et 1892.

SERVICES.	1893.	1892.	Différences pour 1893.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,034,673 05	1,007,198 49	+ 27,474 56
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	69,954 59	70,042 30	— 87 71
Pilotage	2,478,710 53	2,467,945 51	+ 10,765 02
Phares et fanaux	1,157,363 42	1,132,741 90	+ 24,621 52
Remorque sur la côte de Flandre	19,494 14	20,019 10	— 524 96
Police maritime	121,056 25	121,551 34	— 495 09
Hydrographie Écoles de navigation Pêche maritime Sauvetage	»	»	»
Totaux . . . fr.	4,881,251,98	4,819,498 64	+ 61,753 34

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	535,048 18	1,433,443 47	1,968,491 65	504,720 48	1,357,297 48	1,862,017 96	+ 106,473 69
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	64,308 63	55,214 14	119,522 77	64,571 48	47,961 52	112,533 »	+ 6,989 77
Pilotage	2,091,704 10	247,393 88	2,339,097 98	2,071,289 29	192,087 95	2,263,377 24	+ 75,720 74
Phares et fanaux — Éclairage de la côte	25,324 41	17,106 23	42,430 64	23,869 45	19,810 59	43,680 04	— 1,249 40
Phares et fanaux — de l'Escaut	127,495 04	43,748 14	171,243 18	124,227 88	37,337 23	161,565 11	+ 9,678 07
Remorque sur la côte de Flandre	28,505 40	15 471 71	43,977 11	28,140 13	30,502 51	58,642 64	— 14,665 53
Police maritime	81,119 70	14,187 42	95,307 12	80,948 48	13,896 71	94,845 19	+ 461 93
Hydrographie	27,575 66	14,973 74	42,549 40	31,442 28	21,968 03	53,410 31	— 10,860 91
Écoles de navigation	19,262 98	8,463 82	27,726 80	19,895 92	6,441 65	26,337 57	+ 1,389 23
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	139,350 36	59,529 50	198,879 86	133,795 15	62,196 17	195,991 32	+ 2,888 54
Sauvetage et stations de signaux	39,820 37	11,753 94	51,574 31	40,018 87	6.243 63	46,262 50	+ 5,311 81
Totaux . . . . fr.	3,179,514 83	1,921,285 99	5.100,800 82	3,122,919 41	1,795,743 47	4,918,662 88	+ 182,137 94
Recettes totales . . fr.		4,881,251 98			4,819,498 64		+ 61,753 34
Dépenses —		5,100,800 82			4,918,662 88		+ 182,137 94
Excédent de dépenses . . . fr		219,548 84			99,164 24		— 120,384 60
Excédent de recettes . . . fr.		»			»		»