

(1)

(N° 302.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SEANCE DU 6 AOUT 1895.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1894

R A P P O R T

présenté aux Chambres Législatives

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

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



BRUXELLES

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

1895

(11)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1894.

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.

(iv)

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Situation financière. — Principaux résultats de l'exploitation.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières A,	1 II, XIII, XIV et XXIX de la partie A.
§ 2. Compte d'exploitation A,	2 III, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI et XII »
§ 3. Charges et encaisse A,	5 III, IV, V, VI, VII, VII ^{bis} »
§ 4. Bilan A,	3 I, II, IV, VI, VII, VII ^{bis} , IX, X et XXII »
§ 5. Revenu du capital utile A,	6
§ 6. Coefficient d'exploitation A,	7 VI »

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

A. Exercices 1895 et 1894 comparés.

Produits par unité de trafic A,	7
Personnel A,	8
Caisse de retraite et de secours des ouvriers A,	9

B. Période décennale. — Résultats financiers de 1875-1894.

Voies. — Rails d'acier A,	10
Effectifs du matériel de traction et de transport A,	11
Trafic. — Voyageurs et grosses marchandises A,	15
Situation financière A,	14

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

- § 1^{er}. Construction de lignes A, 15
 § 2. Amélioration et parachèvement des lignes en exploitation. A, 16

B. Situation des lignes en exploitation. — Voies. — Stations.
— Matériel fixe du réseau.

- XIV de la partie A. § 1^{er}. Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1894 A, 17
 XIV " § 2. Longueur moyenne exploitée en 1894 A, 17
 § 3. Rails A, 18
 § 4. Billes et traverses A, 20
 § 5. Profil et courbes A, 22
 § 6. Signaux A, 22
 § 7. Passages à niveau A, 23
 § 8. Raccordements industriels et gares privées. A, 24
 § 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales . . . A, 24
 § 10. Stations A, 24
 XXII " § 11. Approvisionnements au 31 décembre 1894. A, 25

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

- XV et XVI " § 1^{er}. Matériel de traction et de transport A, 29
 § 2. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des exploitations étrangères sur le réseau de l'État. . . A, 51
 XX " § 3. Parcours kilométrique des véhicules de l'État et de l'étranger sur le réseau de l'État. A, 52
 XX " § 4. Ensemble des parcours kilométriques effectués par les véhicules de l'État. A, 53
 XX " § 5. Composition moyenne des trains de l'État A, 55
 § 6. Parcours des trains A, 54
 § 7. Utilisation du matériel de transport A, 54
 XV, XVI, XVII, XVIII et XIX " § 8. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport A, 55
 § 9. Wagons de particuliers A, 57
 § 10. Achat de combustibles. A, 58
 § 11. Consommation de combustibles A, 58
 XXI " § 12. Charbon consommé par les locomotives. A, 59
 § 13. Éclairage. A, 40

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 14. Chauffage des trains	A, 42	—
§ 15. Graissage	A, 42	
§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 43	XXII, XXIII, XXIV et XXV de la partie A.

**II. Améliorations et innovations introduites dans le
service de la traction et du matériel A, 44**

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 47	XXX, XXXI et XXXII	"
§ 2. Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 51	XI	"
§ 3. Produits extraordinaires	A, 52	XII	"
§ 4. Produits divers	A, 53	X	"
§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 55		
§ 6. Récapitulation des transports par nature de service.	A, 54		

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

A. Améliorations et innovations dans les tarifs.

§ 1 ^{er} . Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 56
§ 2. Voyages circulaires	A, 58
§ 3. Tarifs pour marchandises	A, 59

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

§ 1 ^{er} . Trains de voyageurs	A, 67
§ 2. Trains de marchandises	A, 76

*C. Améliorations et innovations apportées dans le service
du matériel. A, 77*

III. Accidents.

§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 79	XXVI	"
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux déraillements et aux collisions de trains	A, 82	XXVI, XXVIII	"
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 82	XXVII	"
Personnes tuées depuis 1855.	A, 85	XXVIII	"

IV. Contraventions A, 85

Annexes à consulter.

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

		PAGES.
XXXIV de la partie A.	§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 87
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 88
XXXV »	§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 88
XXXV »	§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 89

II.

XXXVI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 90
---------	---	-------

III.

XXXVII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 91
----------	-------------------------------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XXXVIII »	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 91
XXXVIII »	§ 2. Bagages	A, 95
XXXVIII »	§ 3. Petites marchandises	A, 95
XXXVIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 95
XXXVIII »	§ 5. Finances	A, 94
XXXVIII »	§ 6. Équipages	A, 94
XXXVIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 95
XXXVIII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 95
XXXVIII »	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 95

V.

XXXVIII »	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 97
-----------	-----------------------------------	-------

VI.

XXXVII et XXXVIII	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 97
-------------------	--	-------

VII.

XXXIX »	PERSONNEL	A, 98
---------	---------------------	-------

VIII.

XL »	ACCIDENTS	A, 98
------	---------------------	-------

IX.

	CONTRAVENTIONS	A, 99
--	--------------------------	-------

X.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS	A, 100
--	--	--------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

	PAGES.
° I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à fin 1894	A, 110
» II. Compte de premier établissement; lignes exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1894.	A, 112
» III. Compte de l'exploitation. Exercice 1894	A, 114
» IV. Compte financier. Exercice 1894. — Charges et ressources.	A, 114
» V. Comptes généraux annuels de l'exploitation, d'après les résultats définitifs	A, 116
» VI. Coefficients d'exploitation	A, 117
» VII. Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine	A, 118
» VIII. Charges financières depuis l'origine	A, 120
» VIII. Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1894 et 1895	A, 122
» IX. Répartition et encaissement des recettes brutes.	A, 124
» X. Produits divers encaissés par le Département des Finances pour compte du chemin de fer. — Années 1855 à 1894	A, 126
» XI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises. 1855-1894	A, 128
» XII. Développement des produits extraordinaires, compris dans les annexes IX et XI. 1855-1894	A, 130
» XIII. Compte de premier établissement du réseau appartenant à l'État et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes, 1870 à 1880, 1893 et 1894.	A, 132
» XIV. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 134
» XV. Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions	A, 135
» XVI. Importance du matériel de traction en 1894.	A, 138
» 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, 139
» XVIII. Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent »	A, 140
» XIX. Balance de renouvellement du matériel de transport. Valeur « argent »	A, 141
» XX. Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport, pendant l'année 1894	A, 142
» XXI. Consommation de charbon des locomotives en 1894 et 1895.	A, 144
» XXII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 145
» XXIII. Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires	A, 146

Annexes à consulter.

PAGES.

N° XXIV. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts.	A, 148
» XXV. Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1894. (Dépôts)	A, 154
» XXVI. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1894	A, 160
» XXVII. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains. Année 1894	A, 162
» XXVIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855.	A, 166
» XXIX. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1 ^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1894	A, 168
» XXX. Abonnements ordinaires contractés en 1894.	A, 178
» XXXI. Abonnements contractés : A élèves en général; B élèves fils d'agents de l'Administration	A, 180
» XXXII. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyageurs abonnés	A, 182
» XXXIII. Mouvement et recette des abonnements de 15 jours, de juin (2 ^e quinzaine) 1895 à décembre 1894	A, 185

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XXXIV. Développement des lignes, à la fin de 1894	A, 184
» XXXV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels, à la fin de 1894.	A, 185
» XXXVI. Matériel roulant. Effectif, à la fin de 1894	A, 186
» XXXVII. Parcours kilométriques des trains en 1894	A, 187
» XXXVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation en 1894.	A, 188
» XXXIX. Personnel. Effectif, à la fin de 1894	A, 192
» XL. Accidents survenus aux personnes en 1894	A, 194

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie A.
III »

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
§ 2. Lettres ordinaires.	B, 5

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 3. Lettres recommandées	B, 5	III de la partie II,
§ 4. Lettres assurées	B, 6	II et III »
§ 5. Envois exprès.	B, 6	III »

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur).	B, 6	II et III »
§ 2. Bons de poste.	B, 7	II et III »
§ 3. Mandats (service international).	B, 7	II et III »

B. Effets de commerce.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 7	II et III »
§ 2. Encaissement	B, 7	II et III »

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

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

<i>E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger</i>	B, 8	II et III »
--	------	-------------

<i>F. Abonnements aux journaux</i>	B, 8	II et III »
------------------------------------	------	-------------

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

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

IV.

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

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

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

VI.

PERSONNEL	B, 11
---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B, 11	IV et V
§ 2. Dépense	B, 12	

Annexes à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE B.

	PAGES.
N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1894	B, 14
» I. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1894 et 1895	B, 16
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1894 et 1895	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1894 et 1895	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres- taxes vendus. — Comparaison des années 1894 et 1895. B,	20

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

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

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

II de la partie C.

§ 1^{er}. Télégrammes privés :

a. Services réunis	C, 5
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.

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

IV.

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

Annexes à consulter.

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

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

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	C, 40	III de la partie C.
-----------------------------------	-------	---------------------

ANNEXES DE LA PARTIE C.

1. Carte des circuits téléphoniques	C, 48
2. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1894 et 1895.	C, 49
III. Tableau comparatif, par réseau, des recettes afférentes à chacun des exercices 1894 et 1895.	C, 20
IV. Liste des relations téléphoniques interurbaines internes	C, 22
V. Liste des relations téléphoniques franco-belges.	C, 24

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 7	II »
§ 3. Pilotage.	D, 8	II »
§ 4. Phares et fanaux	D, 9	II »
§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 9	II »
§ 6. Police maritime	D, 9	II »

III.

SERVICES SPÉCIAUX.

§ 1 ^{er} . Hydrographie	D, 9	II »
§ 2. Écoles de navigation	D, 10	II »
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 10	II »
§ 4. Sauvetage	D, 11	II »

Annexes à consulter.**IV.****RÉSULTATS FINANCIERS.**

		PAGES.
II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 44
II »	§ 2. Dépenses	D, 44

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

- N° 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1894 et 1893 . . D, 44
- II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1894 et 1895 D, 45



(1)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière. — Principaux résultats de l'exploitation.

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

Le capital engagé dans les chemins de fer de l'État comprend, non seulement les dépenses appliquées à la construction des voies ferrées, des ouvrages d'art, des bâtiments de station et de gardiennage, des magasins, hangars, ateliers de réparation, remises pour locomotives, etc., ainsi qu'au rachat de lignes concédées, aux travaux d'extension et de parachèvement; mais aussi celles qui ont été affectées à l'acquisition du matériel de traction et de transport, de l'outillage des ateliers et des stations, du mobilier, en un mot de tout ce qui est nécessaire, à titre de premier établissement, pour l'exploitation de l'ensemble du réseau dont l'étendue, fin 1894, était de 5,290 kilomètres, se répartissant comme suit :

1,478 kilomètres construits à charge du Trésor public ;

1,445 kilomètres rachetés à des concessionnaires ;

324 kilomètres appartenant à des concessionnaires et exploités par l'État, moyennant attribution à ceux-ci, soit de parts de recettes, soit d'un loyer.

43 kilomètres appartenant à des compagnies et transités par des trains de l'État.

Le capital de premier établissement s'élevait, fin 1894, à fr. 1,408,405,705-50 et fin 1893, à fr. 1,384,219,977-49. La différence, soit fr. 24,185,726-01, se justifie comme suit :

Travaux de parachèvement	fr.	8,533,501	26
Extension du matériel		5,924,879	»
Bureaux de l'administration centrale :			
Immeubles expropriés.	fr.	2,488,530	»
Coût des constructions.		3,754,879	52
		6,243,409 52	
	Ensemble. . fr.	20,701,589	58
Lignes en voie d'exécution	fr.	3,484,156	45
Montant égal à la différence ci-dessus	fr.	24,185,726	01

Le **capital utile**, dont les charges d'intérêt et d'amortissement incombent au compte d'exploitation de 1894, s'obtient en déduisant du capital de premier établissement, soit de. fr. 1,408,405,705 50

1 ^{re} Les sommes liquidées pour travaux en cours d'exécution (y compris les intérêts intercalaires : fr. 544,426-86) parce que les produits de l'exploitation ne doivent faire face aux charges dérivant du capital, qu'au fur et à mesure de la mise à fruit des lignes nouvelles ou de l'utilisation des travaux de parachèvement, etc. à. . . fr. 9,695,051 16	}	15,841,619 15
2 ^o Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (<i>Voir</i> annexe II)		
à fr. 6,146,567 97		

Ce qui fait ressortir le **capital utile**, au montant de. fr. 1,592,564,084 37

Ce même capital s'élevait fin 1893 à fr. 1,568,270,626 79

Pendant l'exercice 1894, il a été livré à l'exploitation, les sections de :

Wanlin à Houyet fr. 2,115,794 25	}	5,855,850 59
Anvers-Sud à Wilryck. 1,740,056 34		

En outre, l'administration a disposé de travaux de parachèvement de bâtiments et de matériel en extension de l'inventaire, dont le coût de premier établissement s'élève à fr. 20,701,589 58

Ensemble . . . fr. 1,592,826,066 96

Si l'on en déduit le montant des immeubles réalisés au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances (<i>voir</i> ann. X), soit fr. 52,573 22	}	261,982 59
ainsi que la valeur des bâtiments cédés à l'administration des télégraphes, ci . . . 209,409 37		

Le résultat est conforme au **capital utile** tel qu'il est justifié ci-dessus, soit fr. 1,592,564,084 37

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

Ce compte justifie le *produit net* de l'exploitation pour l'exercice 1894.

Il comprend au *débit*, outre les sommes encaissées du chef des transports et taxes diverses, les produits indirects provenant de la location de terrains, bâtiments, etc., ainsi que de la vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. et au *crédit* les dépenses d'exploitation imputées sur le budget ordinaire.

La balance entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation se résume comme suit :

Recettes de toute nature fr. 152,974,889 18
Dépenses d'exploitation approximatives 86,537,469 59
La <i>recette nette</i> est donc de fr. <u>66,437,419 79</u>

En comparant les recettes et les dépenses de 1894 aux mêmes résultats de 1893, l'on constate :

<i>Recettes brutes</i> de 1894 fr.	152,974,889 18	
— 1893	145,609,996 07	
Différence en plus		7,364,893 11
<i>Dépenses</i> d'exploitation de 1894 . fr.	86,537,469 59	
— — 1893	81,593,514 69	
Différence en plus		4,943,954 70
Les résultats des deux exercices accusent donc, pour 1894, une <i>augmentation de ressources</i> , de fr.		2,420,938 41

§ 3. CHARGES ET ENCAISSE.

D'après le compte d'exploitation, les <i>recettes nettes</i> se sont élevées à	fr.	66,437,419 79
Si de ce montant l'on déduit fr.	5,079,797 50	
versés aux sociétés dont l'État exploite les lignes et, pour le loyer de la section de Spa à la frontière grand-ducale. . fr.	219,600 »	5,299,597 30
Pon obtient la somme de.	fr.	61,138,022 49
mise à la disposition du Trésor, pour récompenser les charges d'intérêt et d'amortissement du capital utile. Ces charges ne s'élevant pour 1894, qu'à.		50,449,400 64
il en résulte — toutes dépenses étant assumées par le compte d'exploitation de 1894 — qu'il reste un solde disponible de	fr.	10,688,621 85
En y ajoutant (<i>abstraction faite des intérêts en compte courant</i> qui figurent au bilan), les soldes des exercices antérieurs, soit		49,877,751 50
l'encaisse au 31 décembre 1894 est encore de fr.		60,566,573 15
Mais le bilan de l'exercice considéré prenant en charge, pour la première fois, le montant des pensions liquidées, sur le budget de la dette publique, depuis 1844 jusqu'à la fin de 1894 (<i>voir</i> annexe VII), soit		7,470,134 »
L'encaisse réelle est réduite à	fr.	53,096,259 15

§ 4. BILAN.

Le Bilan résume la gestion financière des chemins de fer de l'État, depuis leur origine jusque fin 1894. Comme précédemment, il renseigne les intérêts réciproques, en compte courant avec le Trésor, à seule fin de placer, théoriquement, l'exploitation par l'État dans une situation analogue à celle des

sociétés concessionnaires, qui ne laissent aucunes sommes improductives d'intérêt, et de pouvoir aussi établir certaines comparaisons, au point de vue de sa productivité annuelle, par rapport à celle des grandes exploitations, en tenant compte, toutefois, de la différence des barèmes de tarification des transports, du parcours moyen des unités de trafic, etc., circonstances qui, nécessairement, influent tant sur le produit moyen par unité, que sur la dépense y afférente.

Voici les détails du bilan qui renseigne les recettes et les dépenses de toute nature, *distinctement* pour l'exercice 1894, et *in globo* y compris le passé.

Actif.

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

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc. (tabl. I) . . . fr. 4,099,626,962 60	
2° Matériel de traction et de transport (tabl. I) . . . 292,957,121 77	} 4,592,564,084 57

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets ordinaires de 1846 à 1886 (annexe VI) fr.	11,090,458 79
--	---------------

Recettes brutes (annexe IX) :

Au 31 décemb. 1893 . fr. 5,510,686,075 75	
Pour l'exercice 1894 . . . 152 891,046 80	} 5,465,577,122 55
Produits divers encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer (annexe X) :	
Au 31 décemb. 1893 . fr. 4,940,167 57	
Pour l'exercice 1894 . . . 85,842 58	} 5,024,009 75

} 3,468,601,152 50

Approvisionnements en dépôt (annexe XXII) :

Au 31 décembre 1893 fr. 24,296,656 65	
Diminution en 1894 de 970,090 59	} 25,326,566 26

par suite de variations dans les quantités et les prix.

Intérêts de l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation :

Au 31 décembre 1893 . fr. 26,507,651 40	
Pour l'exercice 1894 . . . 1,162,654 84	} 27,470,506 24

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

Au 31 décemb. 1893. fr. 104,896,042 01	
Pour l'exercice 1894. . (1) 6,405,607 25	} 111,299,649 26

} (1) 138,769,955 50

Total de l'actif (annexe I).	fr. 5,034,552,177 22
------------------------------	----------------------

(1) Déduction faite de fr. 4,240,653-64 d'intérêts bonifiés au Trésor, pour les paiements trimestriels des annuités de pension.

(2) Voir annexe IV.

Passif.

<i>Dotation pour l'amortissement du capital utile de premier établissement, engagé dans les chemins de fer construits ou rachetés par l'État</i>		fr.	76,492,960	18	
<i>Capital restant à amortir.</i>			1,516,071,124	19	
Montant égal au capital utile		fr.	1,592,564,084	57	
<i>Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux :</i>					
Au 31 décembre 1895, fr. 1,158,844,265 01		}	1,189,295,665 65		
Pour l'exercice 1894 :					
Capitaux unifiés fin 1886. ⁽¹⁾ 46,067,565 26					
— dépensés depuis. ⁽²⁾ 4,581,855 58					
<i>Parts de recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :</i>					
Au 31 décembre 1895, fr. 175,710,527 75		}	178,790,525 05	}	
Pour l'exercice 1894 ⁽²⁾ . 5,079,797 50					
<i>Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :</i>		}	10,866,158 85		⁽⁴⁾ 1,580,589,648 08
Au 31 décembre 1895, fr. 10,646,538 85					
Pour l'exercice 1894 ⁽²⁾ . 219,600 »					
<i>Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes avant 1885 ⁽³⁾</i>			1,659,518 57		
<i>Dépenses d'exploitation ⁽⁵⁾ :</i>					
Depuis l'origine jusque fin 1895.		fr.	1,940,907,641 68	}	
Pour l'exercice 1894			86,557,469 59		
			2,027,445,111 07		
<i>Intérêts des capitaux avancés par le Trésor, pour constituer un approvisionnement de rails :</i>					
Au 31 décembre 1895, fr. 478,125 87		}	495,625 87	}	
Pour l'exercice 1894 ⁽²⁾ . 17,500 »					
<i>Intérêts en compte courant au profit du Trésor :</i>					
Pour liquidations des parts de recettes aux sociétés :					2,426,701 69
Au 31 décembre 1895 . fr. 1,885,745 54		}	1,931,075 82		
Pour l'exercice 1894 ⁽²⁾ . . 47,550 48					
A reporter fr. .			4,803,025,545	21	

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

Report. . . . fr. 4,803,025,545 21

Pensions servies depuis l'origine aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et imputées sur le budget de la Dette publique (1) :

Au 31 décembre 1893 fr.	6,908,925 2	} 7,470,134 2
Pour l'exercice 1894	561,209 2	

Total du **passif** (annexe I) fr. 4,810,495,679 21

Balance :

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

a) Travaux de parachèvement, 1846-1886 (voir à l'actif) fr.	11,090,438 79	} 223,856,498 01
b) Renouvellement des approvisionnements	23,526,566 26	

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

Au 31 décembre 1893. fr.	172,197,175 77	} 189,439,492 96
Pour l'exercice 1894	17,242,517 19	

Total égal à l'actif. . . . fr. 5,034,352,177 22

Comme il a été expliqué en tête de ce paragraphe, le bilan renseigne, théoriquement, les intérêts en compte-courant avec le Trésor qui représente, pour le chemin de fer de l'État, le banquier qu'emploient les Sociétés. En écartant ces intérêts (2), pour établir la *situation comptable réelle*, l'on constate

Que les *recettes* ont supporté, outre les frais d'exploitation et les charges d'intérêt des capitaux :

Pour l'amortissement des capitaux fr.	76,492,960 18
— le renouvellement des approvisionnements	23,526,566 26
— travaux de parachèvement	11,090,438 79
Et laissé une encaisse fin, 1894, de	55,096,239 15

Le solde en bénéfice s'élève donc à. . . . fr. 164,006,204 38
déduction faite d'une somme de 7,470,134 francs, représentant les annuités de pension liquidées depuis 1844 sur le budget de la dette publique.

§ 5. REVENU DU CAPITAL UTILE.

Le capital utile, comme on a pu le voir page 2, comprend fr. 24,293,457-58 pour sections, matériel et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation en 1894, à des dates différentes ; ce qui, eu égard au temps moyen pendant

(1) Voir annexe VII.

(2) Ces intérêts s'élèvent : à l'actif fr. 138,769,955-50 et au passif fr. 2,426,701-69. Différence déduite fr. 136,343,253-81.

lequel les bâtiments, voies et travaux ont été mis à fruit, équivalant pour le calcul des charges et du revenu moyen, à cinq mois d'utilisation, et ramène le montant ci-dessus à fr. 10,252,979-45 pour l'année entière. Il y a donc lieu de déduire du capital utile la différence entre les deux sommes qui précèdent, soit fr. 14,040,478-15, d'où il résulte que le capital productif n'a été en réalité que de fr. 1,578,525,606-22.

En divisant par ce capital les fr. 61,158,022-49, accusés par les résultats du compte d'exploitation (page 5), pour faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement, l'on obtient le taux de 4.43 p. c. Ce même revenu s'est élevé en 1895 à 4.28 p. c.

§ 6. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

Le coefficient pour 1894 est donc de 56.57 p. c. ; il s'est élevé en 1895 à 56.04 p. c.

La différence en plus est la conséquence de l'augmentation des dépenses en 1894, qui a été relativement plus forte que l'augmentation des recettes.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

A. EXERCICES 1895 et 1894 COMPARÉS.

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

		1894	1895.
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	46,517 38	44,410 85
	Dépenses d'exploitation	26,483 40	25,048 56
	Recettes nettes ⁽¹⁾	22,195 50	21,559 27
Par train-kilomètre.	Recettes brutes Fr.	3.7307	3.6407
	Dépenses d'exploitation	2.1241	2.0534
	Recettes nettes ⁽¹⁾	1.7801	1.7510
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.4274	3.3367
	Dépenses d'exploitation	1.9514	1.8819
	Recettes nettes ⁽¹⁾	1.6353	1.6048
Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes	0.3230	0.3174
	Dépenses d'exploitation	0.1839	0.1790
	Recettes nettes ⁽¹⁾	0.1541	0.1527

⁽¹⁾ Plus les intérêts en compte courant, repris colonnes 15 et 16 de l'annexe VII.

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

		1894.	1893.
Parcours kilométriques des trains ⁽¹⁾	{ de voyageurs . . km.	24,037,941	23,028,958
	{ de marchandises . . .	16,966,941	16,966,352
Parcours kilométriques des véhicules chargés ⁽²⁾	{ de voyageurs . . km.	173,697,553	163,202,890
	{ de marchandises . . .	299,869,902	293,533,400
Produit par train-kilomètre	{ de voyageurs. . . fr.	2.3745	2.3044
	{ de marchandises . . .	5.4700	5.4508
Produit par véhicule - kilomètre chargé	{ de voyageurs. . . fr.	0.3286	0.3212
	{ de marchandises . . .	0.3090	0.3151

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 :

	1894.	1893.
Nombre moyen de voitures et wagons chargés par ⁽³⁾	{ train de voyageurs . . .	7.47
	{ — de marchandises. .	18.05
		17.74

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 :

	1894.	1893.
Fonctionnaires et employés	6,649	6,544
Agréés	1,513	1,468
Ouvriers {	permanents	34,853
	en régie	751
Total.	43,768	42,952

(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 53.

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.

	1894.	1893.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	2,234,979 25	2,206,554 65
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. .	4,935,497 22	4,845,118 71
D'où un excédent de ressources de	299,482 01	561,435 94
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	12,095,572 72	11,755,956 78
l'avoir au 31 décembre est de. . fr.	12,394,854 75	12,095,572 72

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

	1894.	1893.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de fr.	9,837,464 98	9,118,575 28
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit, de	75,551 „	70,594 97
Capital engagé. fr.	9,912,815 98	9,188,970 25
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 36,554 affiliés et à leurs ayants droit, de. .	2,482,038 75	2,906,402 47
Sommes égales à l'avoir ci-dessus fr.	12,394,854 75	12,095,572 72

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

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1894	1893	1894	1893
Termes de pensions.	Ouvriers	874	832	395,510 44	364,343 80
	Veuves.	4,939	4,868	592,524 01	557,775 »
	Orphelins.	446	428	49,887 70	49,736 32
	Ascendants	34	33	2,672 »	2,652 »
Termes de secours annuels.	Ouvriers	50	52	6,964 35	7,889 38
	Veuves.	315	330	45,384 37	45,555 07
	Orphelins.	26	32	2,422 30	2,491 06
Secours temporaires aux ouvriers		44,451	44,303	482,074 27	476,916 34
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				368,210 26	350,859 49
Frais de funérailles				44,522 60	44,685 58
Bonifications d'intérêts et frais généraux				5,633 95	2,244 70
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 9 fr.				4,935,497 22	4,845,448 74

B. — PÉRIODE DÉCENNALE. — RÉSULTATS FINANCIERS DE 1875-1894.

Pour compléter les renseignements qui précèdent, basés sur les *deux derniers exercices* (1893 et 1894), il a paru intéressant de comparer, entre autres, les résultats financiers des deux dernières périodes décennales (*Voir annexe VII*), savoir :

1875 à 1884.		Période de :		1885 à 1894.	
	Mali.		Mali.		Boni.
1875 . . fr.	4,854,556 58	1885. . fr.	6,625,550 75	fr.	»
1876 . . .	4,044,297 62	1886. . .	5,996,755 77	»	»
1877 . . .	4,965,841 41	1887. . .	»	»	6,489,181 94
1878 . . .	4,058,907 50	1888. . .	»	»	10,005,915 01
1879 . . .	2,950,887 72	1889. . .	»	»	9,712,840 44
1880 . . .	4,754,764 16	1890. . .	»	»	5,859,870 41
1881 . . .	8,056,522 59	1891. . .	»	»	4,599,462 46
1882 . . .	7,425,562 28	1892. . .	»	»	2,714,998 24
1883 . . .	5,460,567 20	1893. . .	»	»	8,457,910 42
1884 . . .	6,856,295 »	1894. . .	»	»	10,127,412 85
Fr.	50,538,482 06	Mali fr.	42,622,506 52	Boni fr.	55,445,289 14
Mali fr.	50,558,482 06			Boni fr.	42,822,982 62

En limitant les comparaisons aux principaux résultats du *dernier exercice* de la période décennale, qui a pris fin en 1894, à ceux du dernier exercice de la *période précédente*, arrêtée fin 1884, l'on constate :

Voies. — Rails d'acier.

La totalité des rails placés dans les voies, sans distinction de fer ou d'acier, se déduit comme suit :

Longueur totale, en mètres courants de rails, en 1894	12,921,719 m.
— — — — — en 1884	11,933,832

Pendant cette période l'augmentation a donc été de . . . 987,887 m.

Dans ce métrage les *rails d'acier* interviennent pour les quantités suivantes :

Voies principales, c'est-à-dire servant à la circulation des trains :

	1884.	1894.	En plus.
Rails d'acier de 52 kil. par m. et.	»	1,843,789	4,826,685 m.
— 38 — — —	6,566,837	6,549,733	

Voies accessoires servant à la manœuvre des trains et au garage du matériel :

Rails d'acier de 52 kil. par m. et.	»	7,791	741,904 m.
— 38 — — —	1,252,703	1,986,816	

Ensemble. . . 2,568,589 m.

Pour apprécier dans quelle mesure le budget de l'exploitation est intervenu dans la substitution annuelle de rails d'acier aux rails de fer, il faut en déduire :

<i>A.</i> Les voies qui ont été construites à charge du capital et livrées en acier pendant les années 1885 à 1894, soit			128,132	156,752 m.
<i>B.</i> Les embranchements construits en acier, par le chemin de fer, pendant la même période			28,600	

Il en résulte que, de 1885 à 1894 inclusivement, par le fait des renouvellements, il a été substitué dans la totalité des voies, des rails en acier à des rails en fer, à concurrence de 2,411,857 m.
soit 57.7 p. c.

D'après les données de la page 18, il y avait, en 1894, dans les *voies principales* 90.51 p. c. de rails d'acier et 51.7 p. c. dans les *voies accessoires*, soit, en moyenne générale, sans distinction de voies, 78.84 p. c. Il n'y a donc plus dans les *voies principales* que 9.49 p. c. de rails en fer.

Effectifs du matériel de traction et de transport.

La situation comparative de ces effectifs, de leur puissance de traction et de leur capacité d'utilisation, sont les suivantes :

	1884.	1894.	En plus.
<i>Locomotives de route.</i> {	Acquises sur capital . Nombre :	1,456	1,803
	— à titre de renouvellement. . . —	191	»
	Puissance de traction . par unité :	4,777 k.	5,110 k.

Comme nombre, le matériel de traction a donc été renforcé de 24 p. c. En outre, 13 p. c. de locomotives neuves ont été substituées, à charge du budget de l'exploitation, à un égal nombre de locomotives hors d'usage.

Par suite de l'acquisition de ces 540 locomotives (359 + 191), la puissance moyenne de traction est supérieure en 1894, à la moyenne de 1884, de (1805×553) 601,065 kilogrammes, ce qui équivaut, sous le rapport de leur utilisation à 126 locomotives en plus $\left(\frac{601.065}{4,777}\right)$.

Il a paru rationnel de limiter cette comparaison aux seuls moyens de traction des trains et d'en exclure les 274 locomotives de gare et les 54 voitures-vapeur; leur confusion avec les machines de route n'aurait pas donné de résultats appréciables comme effet utile, au point de vue de l'exploitation.

		1884.	1894.	En plus.
<i>Voitures à voyageurs.</i>	Acquises sur capital . Nombre.	2,996	3,999	1,003
	— à titre de renouvellement . . . —		399	»
	Capacité en places offertes . . .	39 $\frac{8}{10}$	44 $\frac{4}{10}$	4 $\frac{6}{10}$

Par le fait de l'achat de 1,003 voitures (33 p. c.) en extension de l'effectif et du renouvellement, sur le budget ordinaire, de 399 voitures (13 p. c.), ce matériel représente une augmentation du nombre de places offertes de $(3,999 \times 4\frac{6}{10})$ 18,395 places, ce qui correspond à $\left(\frac{18,395}{39.8}\right)$ 462 voitures en plus.

		1884.	1894.	En plus.
<i>Wagons à marchandises.</i>	Acquis sur capital. . Nombre.	39,680	43,740	4,060
	— à titre de renouvellement . . . —		4,951	»
	Capacité de chargem ^t . Tonnes.	9. ⁷⁹ 7	10. ⁷⁶	0. ⁷⁶ 3

L'extension de l'effectif de ce matériel a donc été de 10.23 p. c. pendant la période considérée, et les renouvellements à charge des crédits budgétaires se sont élevés à 12.48 p. c.

Sous le rapport de la capacité moyenne d'utilisation, l'augmentation est de $(43,740 \times 0.65) = 27,536$ tonnes qui, comparées à la capacité de 1884, équivalent à $\left(\frac{27,536}{9.97}\right)$ 2,764 wagons en plus.

Les parcours effectués par le matériel qui précède, comparés aux transports effectués (*voir* Trafic), prouvent qu'il a été bien utilisé, notamment en ce qui concerne les transports de grosses marchandises.

Voici les parcours kilométriques des :

		1884.	1894.	En plus.
<i>Trains de</i>	voyageurs. .	16,917,754	24,037,941	7,120,187
	marchandises. .	16,044,265	16,966,941	922,676
soit respectivement 42 p. c. et				
6 p. c. ou, en moyenne, 24 p. c.				
en plus.				

Locomotives de route. . . . 36,518,269 44,484,206 7,965,937
Différence en plus 22 p. c.

	1884.	1894.	En plus.
<i>Voitures à voyageurs.</i> . . .	120,446,483	159,554,417	18,907,622
Augmentation de 16 p. c.			
<i>Wagons chargés</i>	271,892,653	298,851,451	26,958,476
Soit 10 p. c. en plus.			

Traffic. — Voyageurs et grosses marchandises.

Voyageurs.

	1884.	1894.	En plus.
Il en a été transporté . . .	50,465,943	74,773,172	24,307,229
Les recettes correspondantes se sont élevées à fr.	59,491,767	51,569,552	11,877,765

De cette comparaison il résulte :

1° Que le nombre de voyageurs a augmenté de 48 p. c., tandis que la recette n'a été que de 50 p. c. en plus.

2° Que le produit moyen par voyageur, qui s'élevait en 1884 à fr. 0,783, est descendu en 1894 à fr. 0,687 par voyageur, soit une diminution de produit, par rapport au mouvement, de $74,773,172 \times (0,783 - 0,687)$ ou fr. 7,178,223.

Les causes principales qui ont le plus influé sur la dépression de ce *produit moyen*, sont nombreuses : Indépendamment des transports à 50 p. c. de réduction (militaires, émigrants, sociétaires, électeurs, etc.), des aller-et-retour réduits de 20 p. c., des trains de plaisir et des voyages circulaires à taxe réduite, il faut aussi considérer les abonnements qui ont pris un grand développement pendant la période décennale, ainsi que les nombreux points d'arrêt établis successivement et qui, de 11 en 1884, se sont élevés à 206 en 1894. Or, ces points d'arrêt, qui sont un réel bienfait pour les populations rurales, surtout, ne produisent généralement que des voyageurs à courte distance.

Grosses marchandises.

	1884.	1894.	En plus.
Le nombre de tonnes transportées a été de	21,550,091	29,231,743	7,901,652
La recette correspondante s'est élevée à fr.	67,134,675	84,828,963	17,694,288

Le tonnage transporté accuse donc une augmentation de 57 p. c. et la recette de 26 p. c. seulement, ce qui est attribuable, notamment, aux réductions de taxes consenties successivement depuis 1883.

Quant au produit moyen des grosses marchandises, qui, en 1884, était de fr. 3,15 par tonne, il est descendu en 1894 à fr. 2,90, soit une diminution de fr. 0,25 par T, ce qui, par rapport au tonnage transporté en 1894, équivaut pour ce seul exercice à une réduction de recette de fr. 7,507,955, soit 10.90 p. c. — En se basant sur le produit moyen des neuf autres années de la période décennale, l'on constate que, de 1883 à 1894, la diminution des recettes représente une somme totale de fr. 54,753,290, dont le commerce,

l'agriculture et l'industrie ont largement bénéficié, attendu que ce résultat est dû, principalement, aux réductions de taxe consenties, successivement, sur les produits pondéreux. Seulement, où est la limite de ces abaissements pour ne pas s'exposer à des mécomptes irréparables? En effet, si les réductions de tarifs sont toujours bien accueillies, il n'en est pas de même des relèvements qui, en cas d'une forte dépression des recettes, seraient mal reçus, alors même qu'ils porteraient sur des marchandises qui, dans la situation du marché ou de l'industrie, pourraient le mieux supporter une augmentation du prix de transport.

Situation financière.

Le tableau suivant résume, pour les exercices 1884 et 1894 les résultats dont se déduit le solde actif ou passif.

	1884.	1894.
Capital utile.	1,226,758,615	1,592,624,794
Recettes totales.	120,195,487	152,974,889
Dépenses d'exploitation	71,824,792	86,557,469
Excédant des recettes	48,568,695	66,457,420
Charges financières (¹).	55,224,990	56,540,007
Solde { en mali	6,856,295	"
en boni	"	(²) 40,127,415

Ces résultats attestent que, malgré les bas prix des transports, la gestion économique du chemin de fer, tout en satisfaisant aux nécessités commerciales dans la plus large mesure, se clôture par un solde actif important.

Toutefois, il ne doit pas être perdu de vue qu'entre autres le bas prix des matières et des charbons ont exercé une grande influence sur l'importance du boni. Il suffit de rappeler certains prix, par tonne, payés en 1874, 1884 et 1894, pour s'en faire une idée (³) :

	1874.	1884.	1895.
Rails en acier	439 80	140 »	126 48
Charbon	17 45	7 39	6 40

L'on remarquera que le prix des rails a baissé dans une proportion analogue à la baisse des charbons; il en a été, nécessairement, de même pour la plupart des matières employées par l'Administration. Il suffirait donc d'un relèvement des prix de quelque importance ou d'un grand ralentissement des transports, pour, tout au moins, réduire considérablement le solde actif.

Ces considérations imposent au Gouvernement la plus grande prudence dans la réduction des tarifs.

(¹) Y compris les annuités de pension.

(²) Voir note bas de page tableau V.

(³) Voir diagrammes pages 19 et 59.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1^{er}. CONSTRUCTION DE LIGNES.

Le tableau qui suit renseigne les dépenses liquidées pour études, achats de terrains et travaux en cours d'exécution effectués directement par l'État, ainsi que du chef des sections livrées à l'exploitation en 1894.

DESIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont dérêté leur construction 2	EVALUATION * APPROXIMATIVE de la dépense 3	CHIFFRES figurant dans la colonne 3 du tableau 4 approuvé par l'arrêté royal du 30 juin 1894	SOMMES DÉPENSÉES au 31 décembre 1894 5	Dépenses affectées aux sections livrées à l'exploitation en 1894 6	RESTE dépenses pour sections en cours d'exécution au 31 décembre 1894 7
Wanlin à Anseremme. Continuation avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordement vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885	7,250,000 »	1,967,194 14	6,083,644 35	2,000,000 »	4,083,644 35
Gedinne à la Lesse	19 août 1889	6,500,000 »	1,605,467 06	1,983,077 44	»	1,983,077 44
Saint-Aubin à Lrmeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	735,011 20	1,025,972 26	»	1,025,972 26
Aubel à Bleyberg	19 août 1889	1,000,000 »	646,109 86	1,197,471 56	»	1,197,471 56
Bruxelles à Anvers (Sud)	27 mai 1890.	»	2,013,330 29	2,538,659 66	1,689,000 »	849,659 66
Ciney à Yvoir	30 juin 1894.	»	450,000 »	10,482 85	»	10,482 85
Blaton à Quevaucamps	30 juin 1894.	»	150,000 »	316,18	»	316 18
TOTAL						9,150,624 30

Quant aux lignes de : Mettet à Anhée-jonction, d'Éprave à Wanlin et de Bastogne à la frontière grand-ducale vers Wiltz, construites à forfait par MM. Cousin frères, substitués à la société de construction (loi du 25 août 1885), il a été liquidé jusque fin 1893 . . . fr. 11,906,898 45
indépendamment de 57,542 49

payés pour primes de rails. Ensemble fr. 11,964,240 94
Dans le courant de 1894, il a été liquidé 4,800 »

Ensemble . . . fr. 11,969,040 94

Sur ce total, le compte de premier établissement du chemin de fer de l'État a pris en charge le coût des sections livrées à l'exploitation, soit fr. 7,793,859-78.

§ 2. AMÉLIORATIONS ET PARACHÈVEMENTS DES LIGNES EN EXPLOITATION.

Route. — La suppression de divers passages à niveau a nécessité une dépense s'élevant à fr. 196,700

Ouvrages d'art. — Diverses améliorations ont été apportées à des ouvrages d'art et ont coûté fr. 166,857

L'édification d'ouvrages d'art a nécessité une dépense de . fr. 323,522

Bâtiments. — De nouveaux bâtiments de recettes ont été construits dans les stations de Russeignies, Furnes, Flawinne, Bovigny, Longlier, Ciney, Petegem, Petit-Rosière, Zulte, Neerwinden, Modave, Hofstade, Juslenville, Machelen, Handzaeme, Roosbeek, La Docherie, Calmpthout et Wichelen. La dépense s'est élevée à fr. 336,084

En outre, une somme de fr. 449,036 a été consacrée à l'agrandissement de divers bâtiments.

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 à fr. 934,044

Des hangars à marchandises ont été construits à Mariemont, Nessonvaux, Waremmes, Auveloys; d'autres ont été agrandis. Dépense fr. 101,588

L'aménagement et la construction de dortoirs, réfectoires, salles de bain, destinés aux agents des trains, ont coûté . . fr. 79,766

Stations. — Les stations désignées ci-après ont été agrandies ou aménagées : Manage, Ostende-ville, Angleur, Anvers-Sud, Bovigny, Longlier, Quiévrain, Petegem, Flawinne, Renaix, Mons, Olsène, Cumplich, Enghien, Aywaille, Stekene, Harmignies, Eecke-Nazareth, Handzaeme, Beyne, Wichelen, Saint-Ghislain, Vive-Saint-Éloi, Ghislenghien, Jurbise, Aubel, Messancy, Chastre, Renory, Noville-Taviers, Poix, Moustier, Melle, Mouscron, Amercœur, Ruysbroeck, Machelen, Offagne, Welkenraedt, Montigny, etc. La dépense s'est élevée à fr. 861,641

Alimentation d'eau. — Les travaux exécutés à Rochefort, Saint-Ghislain, Bertrix, Tamines, Trois-Ponts, Mons, Ciney, Marchienne-au-Pont, etc., ont coûté fr. 156,101

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 . . fr. 144,873

*
* *

Exploitation. — Il existait, au 31 décembre 1894, répartis sur divers points du réseau, 72 ponts à peser les chariots.

Du chef du pesage des marchandises au moyen de ces engins, il a été encaissé en 1894, des recettes s'élevant à fr. 27,567-70.

B. Situation des lignes en exploitation.

Voies. — Stations. — Matériel fixe du réseau.

§ 1^{er}. LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1894.

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	{	directement par l'État	657,667	418,792	776,459
		à forfait pour compte de l'État	45,120	686,726	701,846
Lignes rachetées par l'État.		493,430	951,079	4,444,509	
Longueur du réseau de l'État		4,166,217	4,756,597	2,922,814	
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer		458,352	465,634	323,986	
Sections appartenant à des compagnies	{	exploitées en commun avec l'État . . .	2,282	41,872	44,154
		empruntées en transit par l'État . . .	4,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XIV) (1)		4,327,851	4,961,853	3,289,704	

dont 144^{km},317 de voies affectées au transport des marchandises seulement.

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1894.

La longueur du réseau fin 1893 était (annexe XIV) de . . . 3,279^{km},529

Il a été livré à l'exploitation :

Le 4 janvier 1894, la section de Wanlin à Houyet. . . 5^k,178

Le 1^{er} mai, la section d'Anvers-Sud à Wilryck. . . 5^k,568

A ajouter, par suite de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages . . . 4^k,629

10^{km},175

Longueur effective (annexe XIV) . . . 3,289^{km},704

Les 8^{km},546 livrés en 1894 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire, au prorata du temps. . . 4^{km},150

La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État a donc été de . . . 5,288^{km},554

En 1893, elle était de . . . 5,278^{km},701

Différence en plus, en 1894 . . . 9^{km},853

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

§ 3. RAILS.

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

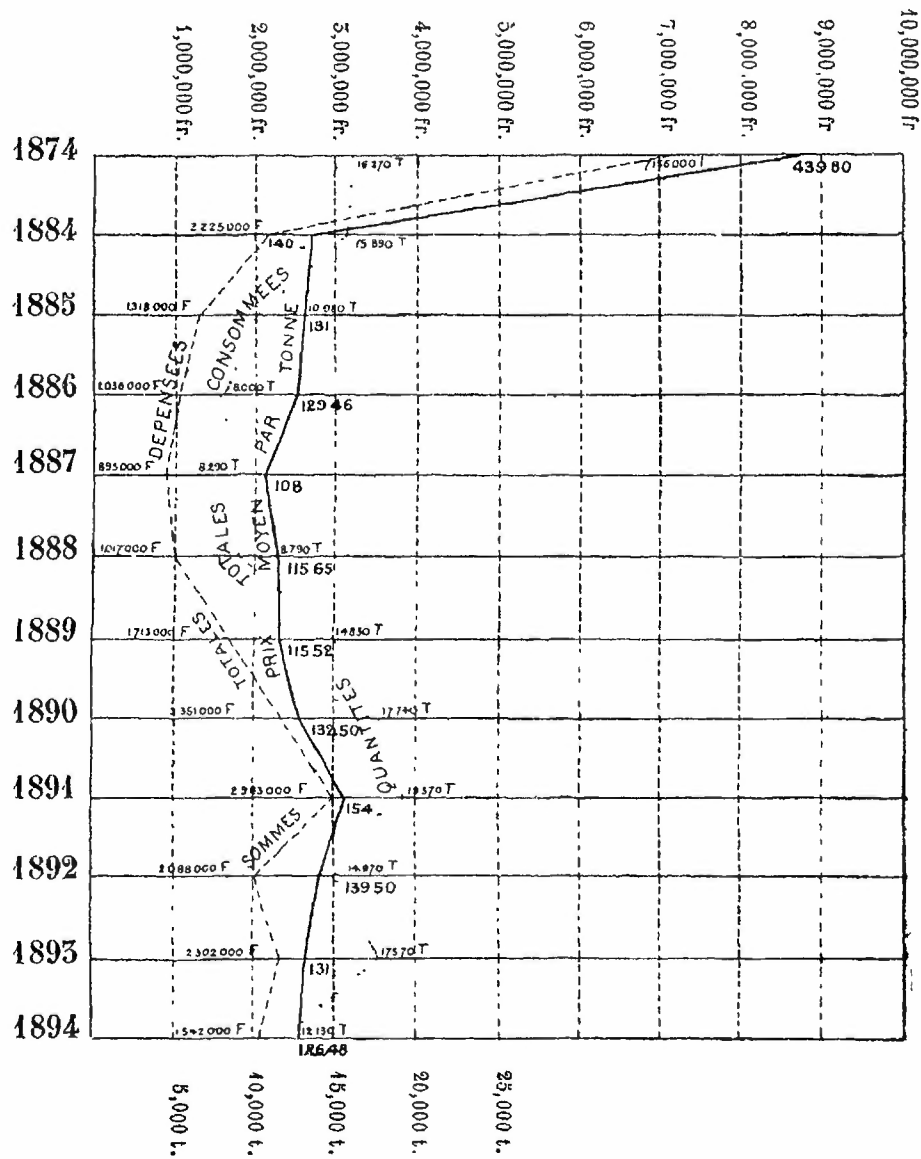
		En 1894.		En 1893.	
		VOIES principales.	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires.
Rails en fer.		859,178	1,874,412	976,391	1,878,785
	Ensemble.	2,733,590		2,855,174	
	Vignole de 52 kilog.	1,845,789	7,791	1,565,078	6,546
	— de 58 —	6,520,159	1,751,120	6,461,496	1,645,761
	Hilff de 29 kilog.	955	226,722	955	226,742
	Vignole type Est de 55 kilog.	23,769	20,291	24,192	20,287
	— Deserres et Battig de 18½ k.	»	696	»	696
Rails en acier.	— de 52 kilog.	5,852	252	5,852	252
	— de 7 —	»	7,250	»	7,250
	à B. I. de 37 —	»	11	»	11
	à B. S. de 28 —	»	176	»	176
	Type vicinal 21 kilog.	»	292	»	292
	— 30 —	»	25	»	25
	Total par espèce de voie.	8,195,522	1,994,607	8,055,571	1,907,816
	Ensemble	10,188,129		9,963,587	
		9,052,700	5,869,019	9,051,962	5,786,599
	TOTAL GÉNÉRAL (y compris les rails en fer).	12,921,719		12,818,561	

Les 8,195,522 mètres de rails d'acier représentent 90.51 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,994,607 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 78.84 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1894 ont une valeur moyenne de fr. 126-48 par tonne; ceux *utilisés* en 1893 revenaient à fr. 131-00, soit une diminution de 3.45 p. c.

Le diagramme ci-après figure, pour les dix dernières années, — comparativement à 1874 et 1884 — la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails d'acier employés au renouvellement des voies.

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



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

Il a été conclu, en 1894, des marchés pour l'entretien et les renouvellements :

a) de 1894 — 1000 tonnes de rails Vignole en acier de 38 kilogrammes par mètre courant, pour courbes, à raison de 123 francs la tonne; 72 tonnes de rails-aiguilles à fr. 201-60 la tonne et 22 tonnes de contre-rails à fr. 253-10 la tonne.

b) de 1896. — 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, du poids de 52 kilogrammes par mètre courant au prix de fr. 119-90 la tonne.

c) de 1897 et 1898. — 50,000 tonnes, soit 15,000 tonnes pour chacun de ces exercices, de rails Vignole en acier du profil renforcé du poids de 52 kilogrammes par mètre courant au prix de fr. 117-50 la tonne. — Les 14/52 du prix d'achat de ces rails et de ceux repris au poste précédent, sont imputés sur le capital, pour tenir compte de la différence de valeur entre ces rails et ceux à remplacer.

§ 4. BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		En 1894.	En 1893.
Billes en chêne	{ Voies principales.	(¹)5,412,155	(²)5,544,449
	{ — accessoires.	1,525,259	1,496,055
	Total	6,937,412	6,840,504
Billes en sapin.	{ Voies principales.	104,620	125,507
	{ — accessoires.	266,587	262,526
	Total	571,207	587,633
Billes en hêtre.	{ Voies principales.	17,126	17,116
	{ — accessoires.	.	.
	Total	17,126	17,116
Total des billes en bois.	{ Voies principales.	5,555,899	5,486,872
	{ — accessoires.	1,791,846	1,758,581
	Total général.	7,323,745	7,245,255

Les billes en chêne et en hêtre préparées représentent 91,63 p. c. de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

(¹) Dont 1,560,655 billes en chêne de dimensions renforcées.

(²) — 1,157,525 — — — —

La valeur moyenne des billes *utilisées* en 1894 et en 1895 a été de :

		Prix moyen d'achat.		CRÉOSOTAGE.		VALEUR TOTALE.	
		en 1894.	en 1895.	en 1894.	en 1895.	en 1894.	en 1895.
Chêne.	0 ^m ,28 de largeur.	Fr. 5 08	Fr. 5 07	Fr. 0 51	Fr. 0 51	Fr. 5 59	Fr. 5 58
	0 ^m ,14 de hauteur.						
	0 ^m ,26 de largeur.	3 73	3 73	0 51	0 51	4 24	4 24
	0 ^m ,13 de hauteur.						
Hêtre.	Cœur rouge	3 50	3 50	1 25	1 25	4 75	4 75
	— blanc	3 70	3 70	1 25	1 25	4 95	4 95
Sapin		2 06	2 06	1 33	1 33	3 39	3 39

Les billes en chêne de 2^m,60 de longueur sur 0^m,28 de largeur et 0^m,14 de hauteur, acquises en 1894 pour les besoins de 1895, ont coûté de fr. 4-87 à fr. 4-93.

Les mêmes billes, acquises en 1895, pour les besoins de 1894, avaient coûté de fr. 4-98 à fr. 5-09.

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques acquises et restant dans les voies au 31 décembre 1894, est détaillée ci-dessous.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	Années d'acquisition.	Longueurs acquises (').	RESTANT EN SERVICE au 31 décembre 1894.		Observations.	
			Voies principales (').	Voies accessoires (').		
Longrines Hilff	1876	49,952	352	84,319		
—	1877	75,188				
		125,140	352	84,319		
Longrines et traverses Deserres et Battig.	1878	4,000	»	721		
Traverses de Soignies.	1878	4,715	517	4,059	40k,47 par traverse.	
— de Wautherin	1879	403,525	40,973	64,258		
— —	»	47,993				
		454,233	41,490	66,038		
Traverses A en acier, mod. Joste.	1886	(2)28,550	27,514	266	Type néerl. 75 k. par trav.	
— B — Braet.	—	26,250	22,919	4,098	— 75 —	
— C — Bernard	—	5,625	»	2,443	— 405 —	
		60,425	50,433	3,807	(') Mètres courants de voie simple.	
ENSEMBLE.		339,798	92,275	154,464	(2) Dont 2,300 traverses réduites du L. L. pesant 55 kilogs pièce.	
			246,439			

§ 5. Profil et courbes.

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

			Longueur.	En p. %.	
Pentes et rampes . . .	{	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,253,915	49.12	
		{	5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	840,141	18.33
			10 — 15 — —	434,195	9.90
			15 — 20 — —	276,383	6.02
			20 — 30 — —	53,177	0.77
	au-dessus de 30 millimètres par mètres		843	0.02	
Paliers			727,151	15.84	
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIV).			29,750	"	
			(¹) 4,617,535	100. "	
Alignements droits			2,997,711	65.34	
Courbes à rayon . . .	{	de 200 mètres et moins	20,241	0.44	
		{	200 à 300 mètres.	59,249	1.29
			300 à 500 —	323,458	7.05
			500 à 700 —	171,116	3.73
			700 mètres	1,016,050	22.15
Sections empruntées aux compagnies (voir annexe XIV).			29,750	"	
			(¹) 4,617,553	100. "	

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

§ 6. SIGNAUX.

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

(¹) Non compris les 2,082,772 mètres de voies accessoires d'évitement et de manœuvre.

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 dromopériards.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord.	154,680 ^m	106,705 ^m	32	66	1	14	12
Liège	122,216	114,522	31	86	4	23	27
Gand	192,598	78,520	24	93	»	15	22
Tournai	102,712	82,393	25	76	1	8	23
Mons	50,023	59,180	32	39	»	6	8
Bruxelles-Midi.	125,021	72,582	59	74	1	7	28
Binche	42,550	19,013	24	34	»	4	11
Namur	119,179	44,599	24	57	»	12	7
Arlon	125,467	69,668	14	53	9	8	10
Auvers	69,500	»	30	50	»	3	17
	1,105,746 ^m	626,791 ^m	295	628	16	100	165

§ 7. PASSAGES A NIVEAU.

Au 31 décembre 1894, il existait 5,063 passages à niveau, classés comme suit :

A. — Fermés par des barrières manœuvrées sur place et à la main	par un agent à poste fixe . . .	2,700	} 2,817
	par un ouvrier destination, pontonnier, garde-tranchée, etc. . .	117	
B. — Fermés par des barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	606	} 750
	par une cabine Saxby . . .	124	
C. — Ouverts et non surveillés		1,516	
Nombre égal.			<u>5,063</u>

Les 2,700 passages à niveau, dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, occupent 3,603 personnes dont 1,801 hommes et 1,802 femmes.

Ces passages sont gardés comme suit :

64 pendant	12 heures.	326 pendant	17 heures.
78 —	15 —	249 —	18 —
232 —	14 —	166 —	19 —
236 —	15 —	154 —	20 —
531 —	16 —	664 —	24 —

La surveillance de ces passages coûte, en salaires et quarts supplémentaires. fr. 2,218,541 30
Et en indemnités d'huile. 84,554 49

Ensemble. . fr. 2,302,645 79

dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes fr. 52,525 50

La dépense occasionnée par les 2,700 passages en question, est donc de fr. 2,250,122 29

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 117 barrières de la catégorie A.

§ 8. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées, au cours de l'année 1894, a été modifié comme suit :

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements.	Gares privées.	Ensemble.
Au 1 ^{er} janvier 1894.	774	58	832
Livrés à l'exploitation pendant l'année	20	6	55
Ensemble.	805	64	867
Supprimés pendant l'année	9	»	9
Situation au 31 décembre 1894.	794	64	858

§ 9. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1894 et 1893, se présente comme suit :

	En 1894.	En 1893
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	44	41
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	5	5
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes.	37	36

§ 10. STATIONS.

Le nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1893, était de .

Stations	604	925
Bureaux de ville (¹).	18	
Haltes	405	
Points d'arrêt	198	

Il a été créé en 1894, tant sur le réseau exploité que sur les sections nouvelles (²). .

Station	1	40
Halte	1	
Points d'arrêt	8	
Ensemble.	935	

(¹) Dont un à Douvres.

(²) *Station* : Houyet; *Halte* : Wilderen; *Points d'arrêt* : Kessel, Neerlinter (village), Evre-gnies, Cambron-Casteau, Sosoye, Eede, Hoboken (rue de la Chapelle) et Havenne.

On a transformé en station la halte de Schaffen, et en haltes les points d'arrêt de Nidérand, Hédenge, Dergneau et Commune.

L'Administration a jugé utile de ranger dans une catégorie spéciale les installations qui, n'étant ni des haltes ni des points d'arrêt, relèvent d'une station.

Au nombre de 37, elles ont reçu la qualification générale de « *dépendances* » et sont désignées nominativement comme suit :

Alost (Est), Anvers (Zurenberg), Bascoup (l'Étoile), Bascoup (l'Olive), Bascoup (Ouest), Boom (Quai), Bruxelles (Bassin), Charleroy (Entrepôt), Charleroy (Transbordement), Courtrai (Formation), Cuesmes (Arsenal), Dour (Gare charbonnière), Erquelinnes (Bassin), Gand (Champ des Manœuvres, Petit Dock et Bassin au Bois), Gilly (Haies), Haine-Saint-Pierre (Formation), Haine-Saint-Pierre (Verrerie), Heyst (Établissements raccordés), Jemappes (Gare charbonnière), Jemappes (Rivages), Louvain (Bassin), Mons (Bassin), Mons (Entrepôt), Montigny (Formation), Namur (Meuse), Neckerspoel, Nieuport (Bassin), Nieuport (Digue), Nieuport (Dunes), Ostende (Bassins), Quaregnon (Central), Sainte-Marie-Josèphe, Schaerbeek (Formation), Statte (Meuse), Termonde (Entrepôt et Quai), Turnhout (Bassin), Warquignies (Rivages).

Pendant l'année 1894, le point d'arrêt de Kessel est devenu commun à l'État et à l'Administration du chemin de fer du Grand-Central Belge, et celui de Wonterghem a été exploité également en commun par l'État et la Compagnie de la Flandre occidentale. Le premier est géré par l'État et le second par la Compagnie de la Flandre occidentale.

Aucun autre changement n'est intervenu en ce qui concerne les stations communes; 33 d'entre elles continuent à être gérées par l'Administration des chemins de fer de l'État et 38 par d'autres administrations.

§ 11. APPROVISIONNEMENT AU 31 DÉCEMBRE 1894.

Il existait au 31 décembre 1894 dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux valant, *au prix du jour*, fr. 9,243,701-50 dont détail au tableau qui suit :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier { de 52 kilog. *	265,530 »	47,826 "	743 "	284,099 "
{ de 38 — . . .	413,279 »	904,837 "	79,810 "	1,097,926 "
{ en fer	4,000 "	668,717 "	468,444 "	1,441,161 "
Billes en bois.	1,570,231 "	530,288 "	222,616 "	2,323,135 "
Traverses métalliques	3,469 "	402,860 "	48,305 "	408,734 "
Bois spéciaux.	348,844 "	71,295 "	47,073 "	467,212 "
Voies système Hülf. { Rails.	"	26,409 "	846 "	27,255 "
{ Longrines	"	8,915 "	36,230 "	45,145 "
Croisements et traversées { renforcés. . . . *	443,670 "	47,304 "	"	460,974 "
{ ordinaires	288,042 "	259,087 "	46,073 "	563,202 "
Excen- triques. { en rails renforcés . . . *	89,721 "	8,210 "	"	97,931 "
{ en rails ordinaires. . . .	412,124 "	88,823 "	40,825 "	541,472 "
Plaques tournantes	425,998 "	36,500 "	44,040 "	476,538 "
Ponts à peser.	69,232 "	25,400 "	44,400 "	106,032 "
Accessoires de rails tels que, boulons, eclisses, tirefonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. } renforcés *	494,633 "	2,725 "	4,201 "	498,549 "
{ ordinaires.	518,042 "	457,733 "	444,331 "	1,417,106 "
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	437,336 "	74,421 "	44,727 "	556,484 "
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	743,510 "	481,460 "	66,792 "	1,291,762 "
En dépôt, fin 1894 fr.	4,724,651 "	3,479,510 "	1,093,456 "	9,297,617 "
Vendus { restant à livrerfr.	"	"	53,915 50	53,915 50
{ liv. (pr mém.) 362,948.43 fr.	"	"	"	"
A la disposition de l'Administration, fin 1894. fr.	4,724,651 "	3,479,510 "	1,039,540 50	9,243,701 50

La valeur des matériaux de type renforcé *, rails de 52 kilogs, etc., s'élève à la somme de 741,555 francs, dont les 14/52, soit 199,648 francs, représentant la plus-value sur les matériaux du type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

Cette dernière somme n'est pas la seule qui ait été prélevée sur le compte capital.

De nouvelles recherches opérées dans les archives, ont permis de retrouver la trace de tous les achats d'approvisionnements qui ont été imputés depuis l'origine, sur les fonds destinés aux constructions nouvelles.

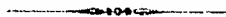
La ventilation des comptes du passé fixe à fr. 984,189-53 le montant de ces achats.

Par contre, il a été prélevé en 1894, sur les approvisionnements en dépôt — toute balance faite — des quantités de matériaux valant fr. 559,667-24, et destinés à des travaux qui devaient être payés sur fonds de premier

établissement. Il en résulte qu'au 1^{er} janvier 1898, la valeur des matériaux constituant le fonds d'approvisionnement se décomposait comme il suit :

1 ^o Acquis sur le budget d'exploitation fr.	8,822,189 48
2 ^o Acquis sur fonds de premier établissement	
fr. (981,189-53 — 559,677-21) =	4 1,512 52
Total égal . . . fr.	<u>9,243,701 50</u>

Les matériaux acquis sur le fonds capital sont destinés à l'établissement de nouvelles voies de garage, de manœuvres, etc., nécessités par le développement du trafic.



(28)

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre 1894 comprend respectivement (annexes XV et XVI) :

		En 1894.		En 1893.	
Matériel de traction ⁽¹⁾	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs.	616	587
			à marchandises	722	724
			de gare	274	274
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express.	51	51
			à marchandises	516	518
	Total. . .			1,959	1,954
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	46
			tenders pour fortes rampes.	74	71
		Voitures à vapeur.	54	54	
			Total. . .		
Ensemble des moteurs ⁽¹⁾ ⁽¹⁾ . . .			2,133	2,105	
Tenders indépendants ⁽²⁾ ⁽¹⁾			1,534	1,516	
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs ⁽³⁾	pour les lignes principales.	Voitures ⁽³⁾ .	1 ^{re} classe	469	472
			2 ^e —	451	452
			5 ^e —	1,716	1,641
			mixtes.	528	486
			fourgons	"	"
		Fourgons à bagages	635	606	
			Voitures. . .	cellulaires	20
		funéraires		7	7
		postales		60	57
		Wagons fermés pour petits colis	518	559	
		Trucks et wagons fermés pour équipages. . .	111	112	
		Boxes et wagons pour chevaux	169	169	
		Total ⁽³⁾ . . .			4,464

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

⁽²⁾ Avec les tenders adhérents aux locomotives, l'effectif s'élève à 1460 et 1440 (voir p. 36).

⁽³⁾ Y compris 4 voitures pour malades.

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

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

Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs (suite.) (¹)				En 1894.	En 1893.
pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1 ^{re} classe	1	1	1
		2 ^e —	5	5	5
		3 ^e —	405	405	405
		mixtes	269	269	269
		fourgons	125	124	124
	Fourgons à bagages indépendants		17	17	17
		--- — adhérents aux loc. (v. p. 29)	46	46	46
	Voitures à vapeur (v. p. 29)		54	54	54
Total			918	921	921
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (¹)			5,582	5,262	5,262

Wagons pour le service commercial.

		Tonnage.			
Fourgons	4 1/2	728	752		
Wagons fermés	5	160	177		
	7 1/2	2	2		
— pour coton et laine	10	6,762	6,697		
— — coke et laine	10	1,507	577		
— — coke et minerais	10	2,604	2,605		
— — charbon	(²) 10	1,159	1,159		
— à chevrons mobiles	10	27,600	26,759		
— plats à 4 roues	10	1	1		
— — 6 —	15	2,646	2,665		
— — 8 —	15	9	10		
— — 8 —	20	766	768		
— — 8 —	25	15	15		
— — 8 —	50	1	1		
Total pour le service commercial (³)			45,740	42,144	

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	2	2		
— pour embranchements de charbon	55	1	1		
— dits tapissières	7 1/2 (⁴)	845	824		
— pour l'entretien de la route	5	66	68		
— — le transport des plaques tourn.	7 1/2 (⁴)	255	295		
— — — de roues	10	10	7		
— — — — — de roues	5	10	12		
— — — — — de roues	40	71	67		
— — transp ^d de combust. en paniers	"	52	52		
— — vérification de ponts à peser	"	15	15		
— — bâches à eau	"	6	6		
— de secours	"	50	45		
— citernes pour pétrole	"	10	10		
— freins pour les plans inclinés	"	54	54		
— chasse-neige	"	5	5		
Total pour les services divers (³)			1,406	1,419	

ENSEMBLE DES WAGONS (³)

45,146 45,563

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS

50,528 48,825

Bâches pour couvrir les chargements (³) 16,153 15,276

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

(2) Pour environ 10,000 wagons à houille et wagons à cokes de 10 tonnes, la charge admissible a été portée à 12 tonnes dès 1894.

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

(4) Tonnage moyen.

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

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

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE			ENSEMBLE
		Trains de voyageurs	Trains de marchandises.	Trains de route	A vide.	En manœuvres.	
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.							
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	17,808,333	607,124	5,298	550,783	740,465	19,712,003
	— à marchandises. . .	576,557	19,080,264	373,207	1,919,288	3,611,224	25,580,579
	— de gare	74,456	288,123	3,030	160,531	4,084,231	4,810,371
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,402,360	156,719	2,235	112,112	199,521	2,863,967
	Locomotives-fourgons	1,202,445	14,533	30	56,405	45,463	1,318,896
	Voitures à vapeur	994,853	47	"	30,786	47,680	1,073,346
Locomotives assimilées aux moteurs légers		1,268,842	9,520	4,118	83,938	80,724	1,417,142
Ensemble pour 1894 (1)		24,327,876	20,156,330	387,938	2,933,813	8,800,308	56,606,295
		44,484,206		12,122,039			
Ensemble pour 1893		23,210,009	20,237,207	471,370	2,936,351	8,519,832	55,404,769
		43,477,216		11,927,553			
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.							
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1894(2)		124,317	25,034	"	4,852	1,932	156,135
		149,351		6,784			
Ensemble pour 1893		133,722	28,278	"	8,397	1,659	172,056
		162,000		10,056			
(1) Y compris	la double traction	117,720	3,047,486	4,534	"	"	3,169,740
	le parcours sur les lignes étrangères	385,088	279,280	"	5,995	16,239	686,602
(2) Y compris la double traction.		"	175	"	"	"	175

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique *Trains de marchandises*. A partir du 1^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale le service des voyageurs ou celui des marchandises.

§ 3. PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES VÉHICULES DE L'ÉTAT ET DE L'ÉTRANGER SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽¹⁾.*Parcours productifs (annexe XX).*

		En 1894.		En 1893		
Dans les trains de l'État	de voyageurs.	Voitures à voyageurs . . .	158,545,546	151,595,655		
		— cellulaires . . .	326,945	330,705		
		Wagons à bagages . . .	29,244,119	28,189,027		
		— chargés, inscrits en feuille taxée . . .	5,285,576	4,528,115		
		Total. . .	175,166,984	164,645,500		
	de marchandises.	Voitures à voyageurs . . .	1,058,774	2,119,224		
		— cellulaires . . .	"	1,549		
		Wagons à bagages . . .	17,446,596	17,287,064		
		— chargés, inscrits en feuille taxée. . .	281,155,912	275,851,992		
		Total. . .	299,621,079	295,259,629		
Ensemble. . .		472,788,065	457,905,129			
Dans les trains étrangers	de voyageurs.	Voitures à voyageurs . . .	585,768	414,407		
		— cellulaires . . .	"	2		
		Wagons à bagages . . .	128,826	124,701		
		— chargés, inscrits en feuille taxée . . .	15,775	20,280		
		Total. . .	550,369	559,590		
	de marchandises.	Voitures à voyageurs . . .	5,555	5,266		
		— cellulaires. . .	"	"		
		Wagons à bagages . . .	8,524	7,500		
		— chargés, inscrits en feuille taxée . . .	257,164	263,005		
		Total. . .	248,825	275,771		
Ensemble. . .		779,192	835,161			
Total des parcours productifs. . .		475,567,255	458,756,290			

Parcours improductifs (annexe XX).

Dans les trains de l'État.	Véhicules ayant circulé dans les trains	de voyageurs	6,580,462	5,572,725
		de marchandises.	157,499,045	162,158,084
		Ensemble.	163,879,507	167,550,809
Dans les trains étrangers.	Véhicules ayant circulé dans les trains	de voyageurs	4,655	4,564
		de marchandises.	215,885	255,456
		Ensemble.	218,548	258,020
Total des parcours improductifs.		164,098,025	167,768,829	
Ensemble des parcours sur le réseau de l'État (1).		657,665,280	626,505,119	
Le parcours des véhicules de l'État est compris dans ce total pour (annexe XX)		559,600,960	527,655,550	

(1) Les sections appartenant à des Compagnies et exploitées en service commun avec l'État sont considérées comme réseau de l'État, pour les parcours 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.

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

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

		En 1891.		En 1893.	
Dans les trains de voyageurs	de l'État, sur les lignes de l'État		166,208,157		158,151,257
	étrangers —		15,275		15,455
	de l'État — étrangères		4,451,992		1,126,744
	étrangers — —		7,067,748		7,184,891
Dans les trains de marchand.	de l'État, sur les lignes de l'État		575,101,046		569,195,045
	étrangers — —		276,502		295,797
	de l'État — étrangères		5,725,795		4,120,455
	étrangers — —		148,871,577		161,565,500
Parcours total des véhicules de l'État			700,696,072		701,650,920

§ 5. COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT ⁽¹⁾.

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.		
1894.	1893.	1894.	1893.	
Voitures à voyageurs	140,771,074	155,591,626	5,155,321	4,160,444
Voitures-poste et cellulaires	5,129,712	5,055,766	58,049	55,511
Wagons à bagages et fourgons	29,924,525	28,691,650	18,710,295	18,940,581
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers.	chargés. 5,299,090	4,528,115	290,780,627	285,852,524
	vides. 500,251	"	145,554,245	145,487,927
Wagons-traineaux	123,885	151,068	901,591	961,126
Ensemble (<i>voir</i> annexe XX)	179,547,446	170,016,225	457,120,124	455,417,715
Parcours des trains de l'État	25,960,196	22,954,885	17,526,584	17,412,884
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.				
Voitures à voyageurs	5.87	5.82	0.18	0.24
Voitures-poste et cellulaires	0.15	0.15	"	"
Wagons à bagages et fourgons	1.24	1.25	1.08	1.09
Boxes, trucks pour équipages et wagons divers	chargés. 0.22	0.20	16.79	16.41
	vides. 0.01	"	8.28	8.56
Wagons-traineaux	0.01	0.01	0.05	0.06
	7.48	7.41	26.58	26.16

(¹) Précédemment, tous les trains mixtes, indistinctement, étaient compris sous la rubrique « trains de marchandises ». A partir du 1^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale le service des voyageurs ou celui des marchandises.

§ 6. PARCOURS DES TRAINS ⁽¹⁾.

Les parcours des trains ont été les suivants :

		En 1891.	En 1891
Parcours kilométriques des trains de l'État.	a) sur le réseau de l'État.	express	4,221,417 4,011,656
		Voyagers. { ordin. et spéciaux.	13,996,966 15,290,017
			légers (2)
		marchandises et mixtes	16,942,106 16,958,575
	b) sur les lignes étrangères.	PARCOURS PRODUCTIFS.	40,902,502 59,895,458
		Pour le service de la route	584,478 474,509
		Voyageurs	279,750 240,610
		Marchandises	205,510 245,624
Parcours total des trains de l'État		41,771,820 40,854,001	
Parcours kilométriques des trains étrangers.	c) sur le réseau de l'État	Voyageurs	77,745 74,075
		Marchandises	24,855 27,757
	PARCOURS PRODUCTIFS		102,580 101,852
	Résumé	Parcours productifs par l'État. {	Voyageurs
Marchandises			16,966,941 16,966,552
Autres parcours.		869,518 960,545	
TOTAL GÉNÉRAL		41,874,400 40,955,855	

§ 7. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

— Voyageurs. —

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

				1891.	1893.		
				PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		
					au total.	en p. o/o.	RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. o/o.
Express	{	1 ^{re} classe.	24	10.22	42.58	40.25	
		2 ^e —	40	23.60	59.00	54.49	
		3 ^e —	50	9.69	19.38	19.72	
Ordinaires	{	1 ^{re} classe.	24	2.99	12.46	12.04	
		2 ^e —	40	11.77	29.43	27.68	
		3 ^e —	50	13.08	26.16	25.23	
Moyenne			45	11.76	26.69	25.51	

⁽¹⁾ Voir le renvoi 1 de la page précédente.⁽²⁾ On a considéré comme trains légers ceux qui ont été remorqués par des voitures à vapeur, des locomotives-fourgons ou des locomotives type 11, quel que soit le modèle des voitures, ainsi que ceux composés de matériel léger et remorqués par des locomotives assimilées aux moteurs légers, c'est-à-dire par des locomotives types 5, 8, 9, 13 et 51.

— *Marchandises.* —

La durée moyenne de séjour en gare et en cours de transport des wagons à marchandises, tant à charge, qu'à vide a été :

	En 1894.	En 1893.
Wagons de l'État { sur réseau de l'État	5 j 02	5 j »
{ sur lignes étrangères	5 20	5 34
Wagons étrangers sur réseau de l'État	2 56	2 57

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

	En 1894.	En 1893.
En service intérieur	5 j 25	5 j 21
En services mixtes et internationaux	5 76	5 88

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

	1894.	1893.
Capacité moyenne des wagons ⁽²⁾	10 ' 60	10 ' 02
Charge moyenne du wagon chargé ⁽³⁾	7 07	6 98
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis ⁽³⁾	4 85	4 72
— par locomotive avec train ⁽³⁾	104 66	100 44
Capacité moyenne d'un train de marchandises	258 77	254 71
Charge moyenne d'un train de marchandises ⁽³⁾	124 51	119 99
Rapport entre le chargement et la capacité	48.41 p. %	47.42 p. %

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

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

⁽¹⁾ Non compris les transports en service.

⁽²⁾ Pour 10,000 véhicules de 10 tonnes, la charge admissible a été portée à 12 tonnes dès 1894.

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

	1894.	1893.
Tarif 2. (Petites marchandises) (parcours moyen 65 kilomètres).	277,882	269,379
— 5. (Grosses marchandises) — 71 —	29,251,745	28,165,505
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a) — 65 —	252,596	242,717
Nombre de tonnes	29,762,021	28,677,401

(a) Poids conventionnel de 4,4 en moyenne par expédition : Voir page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

	Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchan- dises.
Effectif fin 1893	2,051	4,440	54	5,162	43,563
Faits accomplis en 1894. { Mise hors d'usage.	46	49	»	51	352
	Reste. . . .	2,041	4,421	54	5,141
	Renouvellement (budget ordinaire)	2	2	»	9
	Extension (budget extraordinaire)	36	37	»	162
Effectif fin 1894	2,079	4,460	54	5,282	43,146
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	2,078	4,508	49	5,135	44,934
On trouve que le renouvellement est { en avance de . . .	1	»	5	147	213
	»	48	»	»	»

Il reste à fournir au 31 décembre 1894 :

1° Sur fonds de renouvellement {	budget ordinaire de 1894.	36(2)	13	»	95	484
	— — 1896.	»	»	»	131	814
2° Sur fonds d'extension {	budget extraordinaire de 1894. .	1	»	»	3	3
	— — 1896. .	32	48	»	168	580
Ensemble. . .		72	31	»	397	4,878

Le tableau qui précède, ayant pour unique base les unités hors d'usage, ne permet pas de juger dans quelle limite le budget ordinaire a 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 du nombre de locomotives, tenders et véhicules fournis en renouvellement, mais aussi de l'effet utile à retirer du matériel acquis sur budget ordinaire ; ainsi :

Pour les locomotives. — La puissance de traction, tangentielle aux roues motrices, accuse une avance de 429,872 kilog. (annexe XVII), avance due à la substitution de moteurs plus puissants, lors des renouvellements. Cette avance représente 89 locomotives, à raison de 4,828 kilog. par unité sans compter les 36 moteurs en construction dont il est question ci-dessus (annexe XVI). Quant à la dépense de renouvellement, elle avait donné au matériel de traction, fin 1885, une plus value de 4,652,573 francs. Cette plus value s'élève à 4,005,699 francs fin 1894 (annexe XVIII), non compris une

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

(2) Y compris 21 locomotives-tenders dont la partie tender doit être comptée en déduction de l'arriéré de 48 tenders, accusé par la situation au 31 décembre 1894. Il faut également déduire de cet arriéré les 13 tenders restant à fournir au 31 décembre sur le budget ordinaire de 1894.

somme de 1,852,750 francs représentant la valeur du matériel de traction restant à fournir sur fonds de renouvellement de l'exercice 1894 à la date du 31 décembre.

Pour les locomotives et les voitures à vapeur réunies, il y a une avance totale de 6 unités fin 1894 (p. 56).

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 1894, de 11,269 places ⁽¹⁾, non compris :

5,700 places afférentes à 92 voitures restant à fournir sur le budget de 1894 et 5,250 places afférentes à 99 voitures restant à fournir sur le budget de 1896.

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 51,495 1/2 tonnes fin 1894 ⁽¹⁾, non compris 5,215 tonnes afférentes à 481 wagons restant à fournir sur budget de 1894 et 10,728 tonnes afférentes à 814 wagons restant à fournir sur budget de 1896.

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, estimée en essieux, qui était de 575 fin 1885, est de 550, fin 1894 ⁽¹⁾, non compris 126 essieux afférents à 56 véhicules restant à fournir; savoir : 3 sur budget de 1894 et 53 sur budget de 1896.

La plus-value donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, était de 2,628,452 francs, fin 1885; elle atteignait 8,762,624 francs, fin 1894 (annexe XIX), non compris une somme de 4,111,709 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre 1894.

Le renouvellement de tout le matériel, c'est-à-dire des locomotives (voir annexe XVIII), des voitures et des wagons (voir annexe XIX), est donc en avance de 12,768,525 francs, non compris une somme de 5,944,459 francs représentant la valeur du matériel restant à fournir fin 1894.

§ 9. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1893, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 419

En 1894, 99 ont été agréés et 18 retirés du service, ci 81

L'effectif au 31 décembre est donc de 500

se répartissant comme suit :

401 wagons-citernes;

14 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;

79 wagons ordinaires;

4 boxes pour transports de chevaux;

2 trucks pour chargements de masses indivisibles.

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

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1894 et en 1895, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

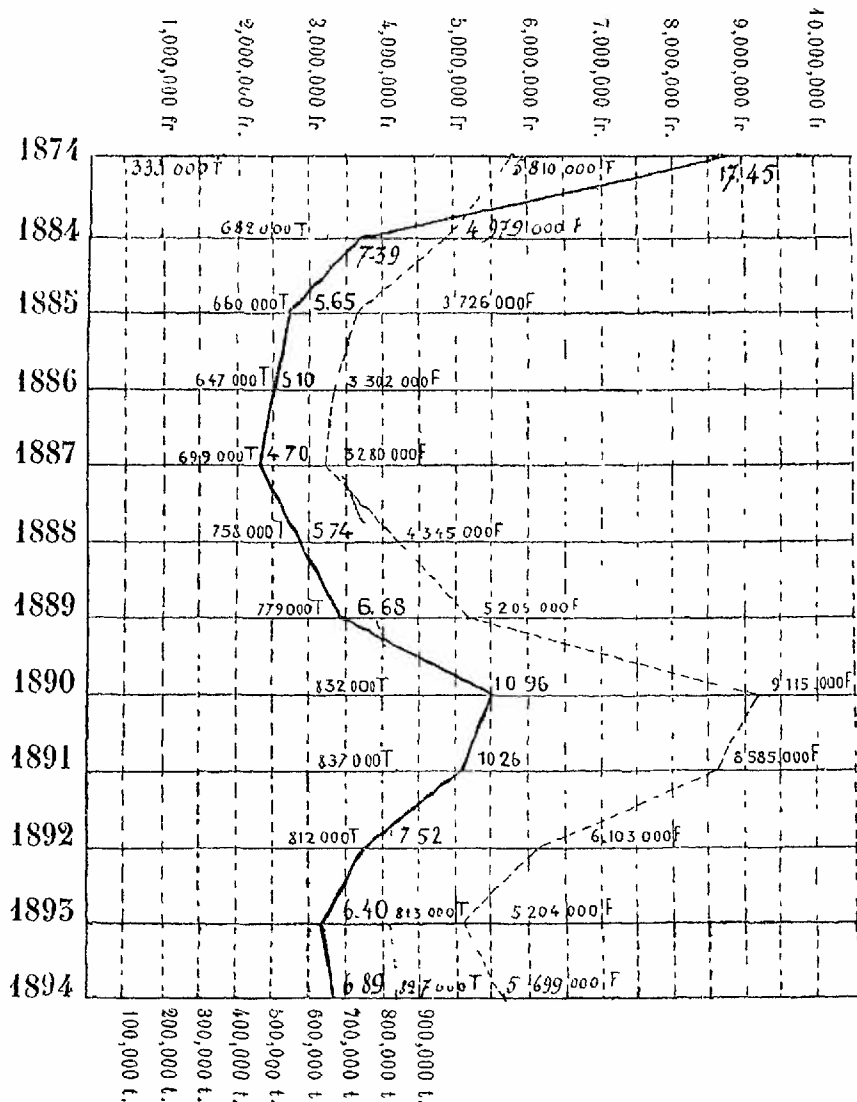
	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		VALEUR.	
	1894.	1895.	1894.	1895.	1894.	1895.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . .	375,047,125	274,856,980	7.40	6.82	2,775,671 64	1,874,552 19
— menu gras.	126,497,849	155,725,850	8.58	8.51	1,060,644 89	1,308,502 75
— menu maigre	301,777,500	335,023,100	5.45	4.94	1,658,459 91	1,742,762 15
— gailleux	32,557,550	55,171,050	9.01	8.80	291,450 78	309,660 27
Total des charbons menus et gailleux	835,659,624	816,754,960	6.90	6.41	5,764,207 22	5,255,257 36
Charbon pour forges	10,080,000	10,510,000	7.45	7.75	75,067 57	79,881 02
— grosse gailleterie . .	2,220,519	2,091,110	16.14	17.28	55,852 46	56,157 20
— pr fours à réchauffer.	4,005,000	4,406,050	9.96	10.55	39,901 05	46,595 59
Coke industriel.	1,450,250	1,660,000	11.98	11.81	17,129 68	19,599 91
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers . . .	2,789,000	5,412,200	15.69	15.27	58,192 57	45,271 26
Coke spécial lavé pour fonderie	70,000	80,000	19.29	20.65	1,350 »	1,650 »
Ensemble	856,254,195	858,714,520	6.97	6.51	5,971,680 53	5,464,192 54

Le prix moyen du combustible acheté en 1894, par rapport à celui acheté en 1895, accuse donc une augmentation de fr. 0,46 par tonne.

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure, la consommation des charbons MENUS ET GAILLETEUX, de 1874 et année par année, de 1884 à 1894.

Quantités consommées (l'échelle 0^m,003 par 400,000 tonnes.)
 Sommes dépensées (— 0^m,01 par 4,000,000 de francs)
 Prix moyen par tonne (— 0^m,003 par franc.)



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

§ 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. c. de charbon gras.

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

		En 1894.	En 1893
Par train-kilomètre	Quantité . . .	17 ^k ,95	18 ^k ,02
	Valeur . . .	0 ^f ,116	0 ^f ,113
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	16 ^k ,71	16 ^k ,75
	Valeur . . .	0 ^f ,108	0 ^f ,105

		1894.	1893.
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	15 ^k ,25	15 ^k ,29
	Valeur . . .	0 ^f ,085	0 ^f ,085
Par véhicule-kilomètre ⁽¹⁾ .	Quantité . . .	1 ^k ,165	1 ^k ,162
	Valeur . . .	0 ^f ,007	0 ^f ,007
Par unité de charge transportée à un kilomètre ⁽²⁾ .	Quantité . . .	0 ^k ,43190	0 ^k ,43607
	Valeur . . .	0 ^f ,00278	0 ^f ,00275

§ 15. ÉCLAIRAGE.

L'éclairage intensif au pétrole a été étendu dans 120 stations : 846 lampes intensives ont été installées, dont 549 en extension et 497 en remplacement d'appareils ordinaires.

256 lampes ordinaires ont été placées en extension.

L'emploi du gaz a été étendu dans 45 stations, à concurrence de 294 becs nouveaux.

Toutes les voitures dites de luxe sont actuellement pourvues de lanternes à gaz d'un modèle spécial.

L'achat de ces lanternes(804) a donné lieu à une dépense de fr. 40,161-50.

L'éclairage électrique a été établi aux stations de Ronet, Ans et Dolhain et augmenté à Bruxelles (Q. L.), Malines, Namur et Renory. Ces installations et extensions ont augmenté le nombre de foyers de 404 unités.

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 1894.		En 1893.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs
Pétrole	2,579,922 litres.	F. 154,465 16	(3) 2,254,125 litres.	(3) F. 149,462 85
Huile de colza épurée.	424,652 kilogr.	210,744 86	415,499 kilogr.	246.528 10
Torches-falots . . .	16,159 pièces.	4,847 70	10,801 pièces.	5,152 29
Ensemble. . . .		F. 550,057 72		(3) 599,123 22

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. *L'éclairage au gaz dans les stations, les ateliers et leurs dépendances a été :*

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSUMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885	»	»	»	20,312	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,334,407	652,769 48	0.150
1887	»	»	»	21,633	4,603,314	645,859 83	0.140
1888	507	8,477	13,279	22,263	5,106,079	732,515 20	0.143
1889	531	8,472	13,732	22,735	5,309,515	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	5,711,091	782,268 19	0.136
1892	620	8,651	14,779	24,050	5,827,551	784,926 88	0.134
1893	614	8,596	14,911	24,121	5,815,350	736,157 83	0.126
1894	662	8,703	15,021	24,386	6,106,944	754,733 02	0.123

c. *L'éclairage au gaz riche des trains a donné lieu aux consommations ci-après :*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALES.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		M ³	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885	150	288,781	105,191 72	809 17	0.564
1886	148	502,445	86,759 50	586 21	0.287
1887	145	505,917	101,590 92	709 05	0.531
1888	147	510,065	110,854 19	755 97	0.557
1889	157	525,896	107,742 64	686 25	0.535
1890	155	562,490	118,996 80	748 57	0.520
1891	170	420,628	158,256 45	815 27	0.529
1892	190	406,590	112,022 50	589 59	0.276
1893	198	425,841	115,698 52	584 55	0.271
1894	214	416,249	120,177 54	561 58	0.289

d. *L'éclairage électrique* est résumé dans le tableau suivant :

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS												Nombre total de foyers.	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES.
		Lampes à incandescence.				Lampes à arc.									
		de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.		
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	1,360
1886	11	»	322	»	»	»	48	75	»	44	»	24	2	485	1,781.2
1887	14	»	325	»	»	»	48	75	»	44	»	24	2	488	1,783
1888	13	»	230	»	»	»	87	89	10	36	6	20	2	480	2,440
1889	16	»	254	»	»	»	81	120	10	41	29	25	2	565	3,484.4
1890	19	»	249	»	»	»	121	121	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1891	21	3	270	47	4	»	121	131	29	73	29	26	2	702	4,097.7
1892	22	3	289	47	4	20	119	147	29	73	29	26	2	755	4,305.4
1893	25	3	334	47	4	20	123	197	31	89	35	25	2	877	5,032.4
1894	28	24	510	26	4	27	138	247	31	112	132	31	2	1,281	7,426.2

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a été augmenté de 3,236 unités, ce qui porte l'effectif, fin 1894, à 26,509 unités.

1,010 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 181 de moins qu'en 1893.

§ 15. GRAISSAGE.

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

		En 1894.		En 1893 (1).	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	Kil. 870,420	Fr. c. 85,599 66	Kil. 904,775	Fr. c. 461,513 15
	Suif et graisses.	55,298	37,243 20	64,427	45,820 13
	Totaux. . .	925,718	122,842 86	969,202	207,333 28
Graissage des véhicules.	Huiles	(2) 367,400	408,303 71	(2) 420,383	441,214 05
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	129,743	47,699 78	129,384	59,071 63
	Suif et graisses.	19,495	8,358 21	19,614	9,222 50
	Totaux. . .	149,238	56,057 99	148,998	68,294 13
Ensemble. . .		1,442,356	287,204 56	1,538,580	416,841 46
Soit, pour 1894.		— 96,224	— 129,636 90	»	»

(1) Chiffre rectifiés.

(2) Non compris 20,740 kilog. d'huile de remploi.

(2) Non compris 52,250 kilog. d'huile de remploi.

Cette diminution de dépense s'explique par la réduction des consommations et du prix des matières. La diminution des consommations est due aux améliorations introduites dans le mode de graissage.

Les quantités consommées se sont élevées, en 1894, à 0^k,0345 par train-kilomètre, contre 0^k,0377 en 1893.

Quant aux dépenses de graissage, elle s'élèvent à :

	1891.	1893.
Par train-kilomètre	0.0069	0,0102
Par véhicule-kilomètre (parcours à vides compris).	0,00045	0,00066
Par charge-unité-kilomètre	0,00017	0,00025

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1895 (tarif de 1894)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1894 (tarif de 1894)	restant à fournir en 1895 sur les marchés de 1894		
<i>1^o Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1894 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	912,159 68	423,882 20	1,036,041 88	596,697 42
Combustibles.	49,622 73	»	49,622 73	480,717 04
Huile d'éclairage	58,921 55	»	58,921 55	54,511 77
Huiles et matières de graissage	447,314 98	47,330 35	464,642 33	443,262 87
Bois de construction.	1,496,652 27	400,435 42	1,296,787 39	4,038,889 26
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,565,854 24	490,080 07	2,755,934 31	2,746,084 83
Aciers, fontes et fers divers	343,422 40	4,237 »	347,659 40	403,745 69
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	332,230 57	»	332,230 57	259,872 98
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	42,603 45	»	42,603 45	400,463 24
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	479,809 93	»	479,809 93	434,436 52
Matières et objets divers.	4,032,451 78	22,012 26	4,054,464 04	4,326,334 44
<i>2^o Objets et matières transformables :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹).	475,460 73	»	475,460 73	494,386 24
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (¹).	209,455 47	»	209,455 47	494,573 67
Total conforme à l'annexe XXIII .	7,215,658 48			
A reporter. . .	7,245,658 48	457,677 »	7,673,335 48	7,313,377 34

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

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS	CHIFFRES correspondants pour 1893 (tarif de 1894)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1894 (tarif de 1894)	restant à fournir en 1893 sur les marchés de 1894		
Report.	7,215,658 48	457,677 »	7,673,335 48	7,313,377 34
3 ^e Approvisionnements à la disposition des services consommateurs .				
Stations et ateliers	1,392,996 31	»	1,392,996 31	1,257,470 98
Sections	633,525 49	»	633,525 49	665,277 58
4 ^e Ateliers. — Pièces de rechange et ma- tières de remploi à utiliser pour loco- motives, tenders, voitures et wagons.	263,104 78	»	263,104 78	292,354 42
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	4,577,580 »	»	4,577,580 »	5,336,970 »
Valeur totale des approvisionnements .	14,082,864 76	457,677 »	14,540,541 76	14,865,450 02

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 mitrilles, matières et pièces mises hors d'usage, pendant l'exercice 1894.

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

Locomotives. — Les essais d'une locomotive à marchandises, pourvue d'une chaudière avec foyer en briques réfractaires, ont été continués.

Deux locomotives express ont été munies de systèmes de distribution, à vapeur à admission et émission indépendantes, permettant d'obtenir, au moyen de locomotives du système ordinaire, la plupart des avantages économiques réalisés ailleurs par l'emploi du système « Compound ».

Voitures. — Une voiture a été pourvue des appareils nécessaires en vue d'un essai de traction électrique, qui sera expérimenté en 1895.

L'Administration a adopté un type de voitures à trois essieux, pourvues d'un couloir latéral, à l'extrémité duquel se trouvent des water-closet. Cette disposition nouvelle est préférable à celle des water-closet dont la porte d'entrée se trouve dans les compartiments mêmes.

Wagons. — L'augmentation du tonnage de nos wagons à marchandises constitue une amélioration importante. Ce tonnage a été porté de 10 à 12 tonnes pour 10,000 wagons environ.

Pour les nouveaux wagons ouverts (un millier environ, commandés en 1894), l'appareil de suspension a été renforcé et même, pour certains

d'entre eux, la capacité de la caisse a été augmentée. Ces dispositions permettront de porter leur chargement à 15 tonnes ⁽¹⁾.

Chauffage. — Les installations de chauffage à la vapeur à basse pression, des ateliers de Malines et de Ronet, adjugées en 1893, sont actuellement réalisées. En outre, le chauffage à la vapeur a été étendu à tous les trains des services Ostende-Bâle, Ostende-Cologne et Bruxelles-Cologne.

On s'est occupé d'outiller certaines gares frontières d'installations complètes destinées à effectuer la désinfection des bagages des voyageurs en temps d'épidémie.

Service des machinistes, chauffeurs et serre-freins. D'importantes extensions des cadres du personnel des machinistes, chauffeurs et serre-freins ont été réalisées en vue de réduire la durée de service de ces agents.

De nouvelles installations ont été effectuées dans l'intérêt du personnel ouvrier, notamment il a été construit des bâtiments à l'usage de dortoir, lavoir, réfectoire, salle de repos et salle de bains dans les stations de Saint-Ghislain, Quiévrain et Jemelle, des bâtiments pour dortoir, réfectoire et lavoir dans les gares d'Esschen, Verviers, Turnhout, Chimay et Audenarde. D'autres installations de l'espèce sont en voie d'achèvement.

Divers travaux et installations reconnus efficaces pour prévenir les suites d'imprudences et pour mettre le personnel à l'abri d'accidents ont été exécutés dans les ateliers et remises.

(1) Voir, en outre, pages 77 et 78 les améliorations introduites dans le service du matériel de transport.

(46)

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

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

Prix normaux.

A. Trains express.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.
Billets simples	1 ^{re}	Voyages. 275,358	Voyages. 246,937	2,147,560 82	1,984,755 67	Kilom. 78.59	Kilom. 80.97	7.800	8.037
	2 ^e	572,886	519,976	2,951,076 28	2,743,406 87	67.83	69.13	5.151	5.276
	3 ^e	744,531	694,817	1,686,812 29	1,494,577 05	42.16	39.44	2.266	2.151
Ensemble . . .	»	1,592,775	1,461,730	6,785,449 39	6,222,737 59	57.69	57.02	4.260	4.257
Billets aller et retour (1) . . .	1 ^{re}	419,454	320,152	2,001,061 96	1,606,531 68	62.94	66.21	4.771	5.018
	2 ^e	841,712	706,166	2,764,181 16	2,343,756 83	57.70	58.32	3.284	3.315
	3 ^e	1,452,096	1,242,796	2,212,040 50	1,834,385 14	39.97	38.72	1.523	1.476
Ensemble . . .	»	2,713,264	2,269,114	6,977,283 62	5,784,673 65	49.02	48.70	2.572	2.549
Total . . .	»	4,306,039	3,730,844	13,762,733 01	12,007,411 24	52.23	51.96	3.196	3.218

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

B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.
		Voyages. 315,472	Voyages. 319,980	762,951 92	761,016 42	Kilom. 31 62	Kilom. 31.13	2.416	2.378
Billets simples	1 ^{re}								
	2 ^e	1,538,791	1,532,296	2,171,645 25	2,135,720 67	24.45	24.14	1.411	1.394
	3 ^e	12,121,939	12,035,392	8,651,841 55	8,414,327 62	18.25	17.84	0.715	0.699
Ensemble. . .	"	13,976,204	13,887,668	11,595,538 75	11,311,064 71	19.23	18.84	0.830	0.814
Billets aller et retour (1) . .	1 ^{re}	635,838	645,000	814,203 23	825,072 81	20.97	20.04	1.281	1.279
	2 ^e	2,963,174	2,920,312	2,378,543 90	2,282,056 94	17.42	16.93	0.803	0.781
	3 ^e	21,269,710	20,674,336	10,718,630 33	10,165,942 80	16.25	15.85	0.504	0.492
Ensemble. . .	"	24,868,722	24,239,548	13,911,467 46	13,273,072 55	16.51	16.12	0.559	0.548
Total par trains ordinaires. .	"	38,841 926	38,127,316	23,507,006 21	21,584,137 26	17.49	17.11	0.637	0.615
Report trains express	"	4,306,039	3,730,814	13,762,733 01	12,007,411 24	52.23	51.96	3.196	3.218
Total des parcours à prix entiers (trains express et ordin. réunis)	"	43,150,965	41,858,060	39,269,739 22	36,591,548 50	20.96	20.21	0.910	0.874

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.
		Voyages. 1,608,135	Voyages. 1,617,043	1,514,537 83	1,538,833 12	Kilom. 42.53	Kilom. 43.23	0.942	0.952
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	"								
	"	7,014,062	6,301,630	5,844,545 28	4,989,219 11	39.38	39.04	0.833	0.791
	"	2,189,674	2,066,970	319,470 95	301,753 35	12.90	13.02	0.146	0.147
Abonnements (2) {	d'étudiants. .	19,848,086	18,421,374	2,412,712 51	2,228,720 19	14.75	14.74	0.122	0.121
	d'ouvriers. .								
Détenu et leurs gardiens . .	"	62,025	58,678	174,057 90	163,490 50	75.60	75.97	1.563	1.577
Émigrants	"	7,675	16,045	27,546 11	59,477 87				
Sociétaires	"	491,407	344,528	640,662 42	429,662 09				
Trains de plaisir	"	146,368	84,812	263,217 11	141,941 10	60.10	57.70	3.544	3.413
Voyages circulaires	"	264,775	198,052	903,042 81	675,944 01				
Total des parcours à prix ré- duits.	"	31,622,207	29,111,932	12,099,792 92	10,532,043 34	23.23	22.82	0.383	0.362
Report des parcours à prix entiers	"	43,150,965	41,858,060	39,269,739 22	36,591,548 50	20.96	20.21	0.910	0.874
TOTAL GÉNÉRAL (prix entiers et prix réduits)	"	74,773,172	70,969,992	51,369,532 14	47,123,591 84	21.92	21.28	0.637	0.664

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

(2) Pour les années antérieures, voir annexe XXXII et pour le détail de l'exercice 1894, voir annexes XXX et XXXI.

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

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1894.	en 1893.	Différences pour 1894.	en 1894.	en 1893.	Différences pour 1894.	en 1894.	en 1893.	en 1894.	en 1893.
1 ^{re} classe.	590,830	566,917	+ 23,913	2,009,612 74	2,745,770 09	- 163,842 65	53.51	52.84	4.925	1.843
2 ^e —	2,111,679	2,052,272	+ 59,407	5,122,721 56	4,679,127 54	+ 243,594 02	36.22	35.54	2.426	2.377
3 ^e —	12,866,470	12,730,209	+ 136,261	10,348,653 84	9,908,904 67	+ 439,749 17	19.63	19.02	0.804	0.778
	15,568,979	15,349,398	+ 219,581	18,380,988 14	17,533,802 30	+ 847,185 84	23.17	22.48	1.181	1.142

b) *Billets d'aller et retour (¹).*

1 ^{re} classe.	1,055,292	965,152	+ 90,140	2,815,355 19	2,431,004 49	+ 383,750 70	37.65	35.96	2.668	2.319
2 ^e —	3,804,886	3,626,478	+ 178,408	5,142,725 06	4,625,813 77	+ 516,911 29	26.33	25.01	1.352	1.276
3 ^e —	22,721,808	21,917,032	+ 804,776	12,930,670 83	12,000,327 94	+ 930,342 89	17.77	17.15	0.569	0.548
	27,581,986	26,508,662	+ 1,073,324	20,888,751 08	19,057,746 20	+ 1,831,004 88	19.71	18.91	0.757	0.719

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

1 ^{re} classe.	1,646,122	1,532,069	+ 114,053	5,724,967 93	5,177,314 58	+ 547,593 35	43.34	42.21	3.478	3.379
2 ^e —	5,916,565	5,678,750	+ 237,815	10,265,446 62	9,504,941 31	+ 760,505 31	29.86	28.82	1.735	1.674
3 ^e —	35,588,278	31,647,241	+ 3,941,037	23,279,321 67	21,909,232 61	+ 1,370,089 06	18.44	17.84	0.654	0.632
	43,150,965	41,858,060	+ 1,292,905	39,269,739 22	36,591,548 50	+ 2,678,190 72	20.96	20.21	0.910	0.874

d) *Billets à prix réduits (²).*

1 ^{re} classe.	1,062,169	930,675	+ 131,493	1,632,538 52	1,416,081 88	+ 266,456 64	44.98	44.25	1.564	1.522
2 ^e —	3,238,256	2,934,248	+ 304,008	3,423,726 05	2,873,979 42	+ 549,746 63	39.94	38.90	1.057	0.979
3 ^e —	27,321,791	25,247,009	+ 2,074,782	6,993,523 35	6,241,982 04	+ 751,541 31	20.40	20.16	0.256	0.247
	31,622,207	29,111,932	+ 2,510,275	12,099,792 92	10,532,043 34	+ 1,567,749 58	23.23	22.82	0.383	0.362

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe.	2,708,282	2,462,744	+ 245,538	7,407,506 45	6,593,456 46	+ 814,049 99	43.98	42.98	2.735	2.677
2 ^e —	9,154,821	8,612,998	+ 541,823	13,689,172 67	12,378,920 73	+ 1,310,251 94	33.43	32.25	1.495	1.437
3 ^e —	62,910,069	59,894,250	+ 3,015,819	30,272,853 02	28,451,214 65	+ 2,121,638 37	19.29	18.81	0.481	0.470
	74,773,172	70,969,992	+ 3,803,180	51,369,532 14	47,423,591 84	+ 4,245,940 30	21.92	21.28	0.687	0.664

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

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

A

[N° 302.]

(80)

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1893, l'année 1894 a donné :

Pour les trains express	En plus, fr.	1,755,521 77
— ordinaires	En plus,	922,868 95
Pour l'ensemble des prix normaux.	En plus,	2,678,190 72
— — réduits	En plus,	1,567,749 58
Pour la totalité des transports de voyageurs.	En plus, fr.	4,245,940 50

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

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. c. de réduction)	Ensemble.
En trains express.	1,592,775	2,713,264	4,306,039
— ordinaires.	15,976,204	24,868,722	58,844,926
	15,568,979	27,581,986	43,150,965

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

51,622,207	51,622,207
59,204,195	74,775,172

on constate que, sur 74,775,172 voyages effectués, 59,204,195, soit 79.2 p. c., l'ont été à prix réduits. Cette proportion a été de 78.4 p. c. en 1893.

Les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1875 (voir Annexe XXXII).

Pour les abonnements de 15 jours, en vigueur depuis juin 1893, voir Annexe XXXIII.

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

1894					1893
	PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express . . .	1 ^{re} classe . . .	24	10.22	0.0692	0.74
	2 ^e — . . .	40	23.60	0.0560	4.37
	3 ^e — . . .	50	9.69	0.0377	0.37
Ordinaires . .	1 ^{re} classe . . .	24	2.99	0.0501	0.15
	2 ^e — . . .	40	11.77	0.0363	0.43
	3 ^e — . . .	50	13.08	0.0237	0.34
Ensemble . . .	1 ^{re} classe . . .	24	5.33	0.0619	0.33
	2 ^e — . . .	40	14.50	0.0445	0.64
	3 ^e — . . .	50	12.66	0.0250	0.32

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

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.		
			En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Trajets de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	74,773,472	70,969,992	+ 3,803,480
	Bagages	Kilogr.	35,014,400	32,412,600	+ 2,601,800
	Colis-journaux	—	4,014,277	359,855	+ 451,422
	Tarif n° 4, colis exprès (inté- rieur et mixtes).	—	43,337,870	42,929,752	+ 408,118
	Petits paquets (internat.) .	—	87,211,362	81,665,731	+ 5,545,631
	Finances	Group.	702,355	854,074	— 151,719
	Equipages	Voiture.	4,807	4,686	+ 121
Trains de marchandises.	Chevaux	Expédition.	5,281	5,078	+ 203
	Petites marchandises . . .	Kilogr.	277,882,007	269,379,236	+ 8,502,771
	Grosses marchandises (¹) .	—	29,231,743,000	28,165,305,000	+1,066,438,000
	Chevaux et bestiaux . . .	Expédition.	56,846	54,666	+ 2,180

b. *Recettes.*

Unités.		RECETTES TOTALES (²).			RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ.		
		En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	En 1894.	En 1893.	
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyage.	51,369,532 14	47,123,591 84	+4,245,940 30	0.687	0.664
	Tickets d'entrée dans les stations.	"	170,231 40	165,398 70	+ 6,922 70	"	"
	Bagages.	Quintal.	1,541,544 91	1,396,002 77	+ 145,542 14	4.403	4.307
	Colis journaux. . . .	Kilogr.	72,516 64	61,658 70	+ 10,857 94	0.072	0.072
	Tarif n° 1, colis exprès (intérieur et mixtes).	—	1,234,890 05	1,191,049 39	+ 43,840 66	0.093	0.092
	Petits paquets (internat.)	Quintal.	2,234,600 97	2,185,174 90	+ 49,426 07	2.562	2.676
	Finances	Group.	179,458 30	234,378 59	— 54,920 29	0.256	0.274
	Équipages.	Voiture.	72,403 30	69,061 54	+ 3,341 76	40.068	40.962
Trains de marchandises.	Chevaux.	Expédition.	202,263 08	194,931 55	+ 7,331 53	38.300	38.387
	Petites marchandises . .	Quintal.	6,449,533 31	6,220,383 41	+ 228,969 90	2.321	2.310
	Grosses marchandises .	Tonne.	84,828,963 46	81,856,771 18	+2,972,192 28	2.901	2.906
	Chevaux et bestiaux . .	Expédition.	1,394,130 58	1,343,596 83	+ 50,533 75	24.525	24.578
Ensemble (²) . fr.		"	149,750,088 14	142,040,109 40	+7,709,978 74		

Pour les années antérieures, voir annexe XI.

(¹) Non compris le mouvement sur les embranchements industriels, etc.

(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.
1865	Francs. 4.37	Francs. 3.16	Francs. 51,302	Francs. 440.55
1870	4.44	2.90	52,219	443.07
1875	(¹) 0.84	(²) 3.53	45,420	424.44
1880	(³) 0.88	(³) 3.43	44,805	414.22
1885	(³) 0.81	3.21	37,747	403.42
1886	0.75	3.09	36,416	99.77
1887	0.74	3.06	38,593	405.73
1888	0.73	2.99	40,787	444.44
1889	0.72	2.96	42,319	415.94
1890	0.70	3.02	43,481	449.13
1891	0.68	3.06	43,683	419.68
1892	0.68	3.01	42,936	417.31
1893	0.66	2.94	44,411	421.67
1894	(⁴) 0.69	(⁵) 2.90	46,517	427.44

§ 3. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1894.	En 1893.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	88,267 24	77,860 06
	Loyer des buffets	254,052 96	258,621 07
	Droit d'affichage	55,276 24	52,944 76
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	105,727 75	98,998 96
	Total. . fr.	461,504 19	448,424 85

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

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

(³) Exposition et relèvement des prix de 5 p. % et taxation au kilomètre, en comptant pour une unité toute fraction de kilomètre. — 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) Années de l'Exposition d'Anvers; la recette n'était que de 0,78 en 1884.

(⁶) Voir pp. 59 et suivantes les nouvelles réductions de taxes consenties par l'Administration.

		En 1894.	En 1893.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	10,956 94	11,269 35
	Formalités en douane	221,505 50	225,525 70
	Dépôt et magasinage.	59,096 25	61,865 72
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	191,600 06	208,868 91
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	50,794 75	58,912 42
	— de tapissières	667,77	595 05
	Déchargement d'office	45,868,59	46,584 45
	Entretien et traction sur les raccordements. . . .	258,976 92	229,018 55
	Redevances pour usage de quais, voies	5,214 94	4,520 75
	Location de terrains, vidanges, etc.	55,975 59	56,412 09
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	1,750,165 51	2,051,589 19
	Surtaxes non réclamées	985 57	1,014 56
	Recettes diverses.	90,072 70	125,050 22
Total. . fr.		2,679,654 47	5,058,604 74
Report trains de voyageurs. . .		461,504 19	448,424 85
Ensemble (¹). . fr.		5,140,958 66	5,507,029 59

§ 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
1894. 1893.
réclamés ou hors d'usage, se sont élevés à. . fr. 85,842 58 } 61,769 64
(³) 1,087 44

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. % accordée sur les prix de transport, représente — non rompris 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 1894.

		En 1894.	En 1893.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.		1,402,641 28	1,115,567 17
Détenus et leurs gardiens		174,057 90	163,490 50
Émigrants		27,546 11	39,477 87
Sociétaires		640,662 42	429,662 09
Trains de plaisir		263,217 11	141,941 10
Transports mili- taires en débit . .	Hommes	441,896 55	423,265 95
	Chevaux	24,561 40	27,919 05
	Bagages et matériel de guerre. . .	101,688 83	109,865 99
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers.	15,909 20	15,605 "
	Équipages et chevaux	5,615 45	1,951 90
Chevaux de courses		28,172 05	25,248 50
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour .	départements ministériels . . .	10,085 80	9,140 50
	expositions	616 90	419 70
	divers	521 60	166 20
	armée et prisons.	116,524 90	111,825 50
Ensemble. . fr.		2,919,515 50	2,655,524 62

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1894, l'importance relative des différentes catégories de transports effectués en service *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⁾	65,846,716	88.06	5,963,415	7.98	2,963,041	3.96	74,773,172
Bagages (quintaux).	203,203	58.04	27,320	7.80	119,618	34.16	350,141
Petites marchandises (kilogr) ⁽²⁾	240,558,039	63.40	51,663,145	13.62	87,211,342	22.98	379,442,516
Grosses — (tonnes) ⁽³⁾	15,172,269	51.90	5,351,010	18.31	8,708,494	29.79	29,231,743
Finances. (groupes) ⁽⁴⁾	381,922	54.38	182,039	25.92	138,374	19.70	702,355
Équipages. (voitures).	1,413	79.86	81	4.48	283	15.66	1,807
Chevaux et bestiaux (expéd.).	41,346	66.56	8,113	13.06	12,668	20.39	62,127

⁽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 le mouvement sur les embranchements industriels, etc.

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

Recettes.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.	Rapport p. o/o.	Sommes.
Voyageurs. fr.	38,767,850 94	75.47	5,403,196 12	10.52	7,193,485 08	14.01	51,369,532 14
Tickets d'entrée dans les stations. . . .	170,231 40	100. "	"	"	"	"	170,231 40
Bagages.	638,782 40	41.44	61,645 93	4. "	841,116 56	54.56	1,541,544 91
Petites marchandises.	6,819,020 73	68.23	937,939 27	9.39	2,234,600 97	22.36	9,991,560 97
Grosses —	46,760,231 94	55.06	11,369,039 28	13.40	26,750,642 24	31.54	84,828,963 46
Finances	135,118 15	75.20	21,817 42	12.16	22,522 73	12.55	179,458 30
Équipages	59,277 75	81.87	2,940 78	4.06	10,184 77	14.07	72,403 30
Chevaux et bestiaux	1,210,893 16	75.83	61,322 22	3.84	321,178 28	20.31	1,596,393 66
Produits extraordinaires	3,140,958 66	100. "	"	"	"	"	3,140,958 66
Ensemble . . fr.	97,651,365 13	63.87	17,857,931 04	11.68	37,381,730 63	24.45	152,891,046 80
Produits divers fr.							83,842 38
Total. . . . fr.							152,974,889 18

Ces résultats accusent, vis-à-vis de ceux de 1895, 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	2,964,165 64	"	301,721 32	"	980,053 34	"
Bagages	43,313 80	"	1,430 45	"	400,797 89	"
Petites marchandises.	281,606 79	"	2,061 74	"	49,426 07	"
Grosses —	2,267,837 92	"	514,159 57	"	490,494 79	"
Finances.	"	46,888 57	3,056 65	"	"	11,088 37
Équipages	4,400 56	"	"	43 06	"	715 74
Chevaux et bestiaux.	74,291, 75	"	"	1,846 94	"	14,579 56
Totaux. . .	3,635,316 46	46,888 57	822,429 70	1,889 97	1,320,472 09	26,383 67
Différences pour 1894.	+ 5,588,427 89		+ 820,539 73		+ 1,294,088 42	

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

	A.	B.	C.
En 1893 de	65.50	11.71	24.79
Elle est, en 1894, de. . . .	63.87	11.68	24.45
Différence pour 1894	+ 0.57	— 0.03	— 0.34

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports, en 1894.

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1^{er}. VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. Service intérieur.

Publication du 9^e supplément aux conditions réglementaires comprenant notamment :

l'extension de la réduction de 50 p. c. aux électeurs pour les conseils de prud'hommes ;

des modifications aux dispositions relatives à la location de compartiments dans les trains réguliers ;

l'extension aux fonctionnaires, employés et médecins agréés de l'administration s'abonnant à moitié prix, des facilités de paiement accordées pour les abonnements ordinaires d'un an, en 3^e classe ;

l'autorisation donnée aux domestiques et ouvriers, porteurs de cartes d'abonnements ordinaires, de conserver par devers eux, dans les limites générales tracées par le règlement, des colis appartenant à leurs patrons, mais non destinés au trafic de la messagerie ;

la taxation des wagons réservés au transport exclusif des bagages d'un voyageur.

Convention pour la vente de billets à l'Office central, rue de l'Écuyer 65 et 67, à Bruxelles.

Suppression de la vente anticipée de billets dans les bureaux de Bruxelles, les samedis et la veille des fêtes, ainsi que la veille des jours de courses à Boitsfort et à Groenendaël.

Transport en débet, avec réduction de 50 p. c., pour le compte du Département de la Guerre, des personnes indigentes appelées au chevet d'un membre de leur famille, en traitement dans un hôpital militaire.

Indication de la classe, sur les cartes d'abonnement, au moyen d'un timbre à l'encre rouge, grasse.

La réduction de 50 p. c. sur le prix des abonnements scolaires, est étendue 1^o aux enfants et aux orphelins des fonctionnaires et agents des diverses administrations du Département, 2^o aux enfants des membres de leur famille dont ces fonctionnaires et agents assument entièrement la charge.

Modifications au modèle des billets d'abonnements pour ouvriers, valables pour sept jours.

Réimpression des conditions réglementaires, comprenant les neuf suppléments parus.

Pendant la durée de l'Exposition d'Anvers, mise en distribution, à Douvres, les vendredis et samedis, de billets aller et retour à prix réduits, valables pour 6 jours, en destination d'Anvers.

Pendant la même période, les voyageurs porteurs de billets d'aller et retour,

à prix normaux, pour Anvers-Sud ont été autorisés à reprendre le train à Anvers-Est, et inversement, les voyageurs munis de billets d'aller et retour pour Anvers-Est ont pu prendre le train, au retour, à Anvers-Sud. Cette mesure a été maintenue, à titre définitif, après la clôture de l'Exposition.

Délivrance à Douvres de cartes d'abonnements valables pendant 15 jours sur tout le réseau des chemins de fer de l'État belge, combinées avec des billets d'aller et retour pour Ostende.

Délivrance aux électeurs se rendant au scrutin, de billets à prix réduits de 50 p. c., sans condition de résidence, c'est-à-dire au départ de n'importe quelle station du réseau de l'État où ils se trouvent momentanément.

Délivrance aux sociétaires de billets, avec autorisation de scinder leur voyage.

Admission des porions au bénéfice du tarif des abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Délivrance par les bureaux :

De Roux, Marchienne-au-Pont, Marchienne-Est, Charleroy, Couillet et Châtelineau-Châtelet, de billets d'aller et retour valables indifféremment pour Courcelles-Centre et Courcelles-Motte ;

De Courcelles-Centre et de Courcelles-Motte, de billets d'aller et retour pour Roux, Marchienne-au-Pont, Marchienne-Est, Charleroy, Couillet et Châtelineau-Châtelet, valables, au retour, pour Courcelles-Centre ou Courcelles-Motte, au gré des voyageurs ;

De Charleroy, de billets d'aller et retour pour Bruxelles-Midi, valables, au retour, pour Charleroy ou Dampremy, indifféremment.

b. Services mixtes.

Supplément au tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et ceux du chemin de fer Grand-Central belge. Additions et modifications.

Revision et réimpression du tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et des stations des Compagnies de Gand-Écloo-Bruges et de Gand-Terneuzen en transit par la ligne de Gand-Écloo-Bruges.

Revision et réimpression du tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et les stations d'Anvers, Gand, Lokeren et St-Nicolas, de la Compagnie d'Anvers à Gand.

Revision et réimpression du tarif, entre certains bureaux des chemins de fer de l'État et les stations de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État-Néerlandais (lignes du Liégeois-Limbourgeois).

Application aux abonnés en service mixte, des conditions de payement consenties pour les abonnements ordinaires d'un an, en 3^e classe, lorsque ces abonnés voyagent entre les stations de l'État et celles des Compagnies :

pour l'exploitation de chemins de fer de l'État-Néerlandais (lignes du Liégeois-Limbourgeois) ;

de la Flandre occidentale (stations belges seulement) ;

de Gand-Terneuzen .

de Malines-Terneuzen ;

de Termonde-Saint-Nicolas, et
du Grand-Central belge.

Délivrance aux électeurs qui se rendent au scrutin, de billets à prix réduits de 50 p. c. sans conditions de résidence, c'est-à-dire au départ de n'importe quelle station de la Belgique, où ils se trouvent momentanément.

c. Services internationaux.

Supplément au tarif, entre les stations des chemins de fer de l'État-Belge et du Nord-Belge, d'une part, 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. Additions et modifications.

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

Revision et réimpression du tarif entre les chemins de fer anglais (South Eastern, London-Chatham et Dover et Great-Eastern), d'une part, et les chemins de fer de l'État-Prussien, de l'État-Saxon et du Louis de Hesse, d'autre part, via Douvres-Ostende, Douvres-Calais, Harwich-Anvers et Herbesthal/Bleyberg.

Vente par certaines stations de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État-Néerlandais et de la Compagnie du chemin de fer hollandais de cartes d'abonnements, valables pendant quinze jours sur tout le réseau de l'État-Belge, combinées avec des billets d'aller et retour pour Esschen.

Pendant la durée de l'Exposition universelle d'Anvers :

1° Application de tarifs spéciaux provisoires au départ des stations françaises, néerlandaises, du chemin de fer Prince-Henri et de Vienne ;

2° Mise en distribution à Londres, les vendredis et samedis, de billets d'aller et retour pour Anvers, via Calais et via Ostende, à prix réduits de 50 p. c., et valables pour six jours.

Cette durée de validité a été portée à 50 jours, à partir du 25 juillet.

3° Mise en distribution à Londres, les samedis, de billets d'excursion 3^e classe pour Anvers, via Ostende, à prix très réduits, valables jusqu'au dimanche soir et par les trains d'excursion désignés.

4° Mise en distribution, par les bureaux du Nord français, de cartes d'abonnements valables pendant 15 jours sur tout le réseau des chemins de fer de l'État et les lignes Nord-belges, combinées avec des billets d'aller et retour permettant d'effectuer le parcours du point de départ à la frontière, et inversement.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

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

Suppléments 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.**

Des modifications et des améliorations, suggérées par l'expérience et par les nécessités du service, ont été apportées aux conditions réglementaires, mises en vigueur le 1^{er} septembre 1891, ensuite de la loi du 23 août de la même année (portant revision du titre du Code de commerce), concernant les contrats de transport.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} mars. Classification des *blocs de bois pour verrerie* et du *fouillage condensé* (nourriture hivernale), à la 3^e classe, et de la *lessive « Phoenix »*, à la 2^e classe.
- 1^{er} juin. Classification du *borate de chaux*, des *mattes de cuivre*, des *pierres de construction en grès, artificielles, taillées* et des *savons non parfumés en poudre*, à la 2^e classe; de l'*extrait de chêne liquide* et des *pierres de construction en grès, artificielles, non taillées*, à la 3^e classe; des *boues potassiques pour engrais* et des *copeaux et hachures ou éclats de bois*, à la 4^e classe.
- Déclassements des *chicorées en racines fraîches*, de la 3^e à la 4^e classe.
- 1^{er} septembre. Remaniement de la classification des *huiles*, du *goudron de gaz ou de houille* et de leurs dérivés.
- Classification des *briques émaillées* à la 2^e classe, de la *cérésine*, des *pannes en ciment* et des *tuiles en ciment*, à la 3^e classe.
- Déclassement du *galipot (résine)*, de la 1^{re} à la 3^e classe; du *bitume* et de la *créosote en fûts*, de la 2^e à la 3^e classe.
- 1^{er} octobre. Classification des *écumes de sucreries*, des *gadoues*, de la *poudre d'os étuvés ou dégelatinés*, de la *poudre de corne* et des *sels de potasse bruts* destinés à l'amendement des terres, à la 4^e classe.
- Déclassement des *bois en grume*, des *bois de houillères* et des *billettes en bois*; des *carottes*, du *chanvre en tige*, du *foin*, du *lin en tige*, des *navets*, des *perches* et des *tourteaux*, de la 3^e à la 4^e classe.
- 3 décembre. Déclassement du *brai d'huiles minérales*, du *goudron d'huiles minérales en fûts* et du *goudron de gaz ou de houille*, de la 3^e à la 4^e classe.
- 6 — Déclassement des *huiles de graissage épurées et transparentes*, de la 1^{re} à la 2^e classe.

Tarifs spéciaux.

- Tarif spécial n° 5 d'exportation maritime .*
 1^{er} mars. Est rendu applicable à la lessive « *Phoenix* ».
- Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :*
 1^{er} mars. Est rendu applicable aux pompes en caisses, en général.
- Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :*
 1^{er} mars. Est rendu applicable aux fils de fer ou d'acier (fils tréfilés).
 1^{er} juin. Est rendu applicable à l'acier en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets ou en bidons.
- Tarif spécial n° 7^{bis} d'exportation maritime :*
 1^{er} mars. Est étendu : 1^o à l'acier en lingots, en brames, en lopins, en billettes, en largets ou en bidons ; 2^o aux fils de fer ou d'acier (fils tréfilés).
- Tarif spécial n° 8 d'importation maritime :*
 1^{er} juin. Est rendu applicable aux transports de borate de chaux.
- Tarif spécial n° 8^{bis} pour les transports de sel brut à l'importation maritime :*
 1^{er} juin. Le minimum de tonnage prescrit pour l'application de ce tarif est réduit de 100,000 à 50,000 kilogrammes.
- Tarif spécial n° 14, applicable aux transports de combustibles expédiées des stations charbonnières belges, aux hauts-fourneaux du Luxembourg :*
 1^{er} juin. Extension aux stations de Jemappes (gare privée de la Société des Produits) Jemappes (Rivage de la Société des Produits n° 1^{bis}) et Jumet-Brûlotte (charbonnage du Centre de Jumet).
- Tarif spécial n° 15 applicable aux transports de charbons destinés à l'embarquement à Mons (Bassin), Jemappes (Rivages), Namur (Meuse) et Warquignies (Rivages) :*
 1^{er} juin. Extension aux stations de Jemappes (gare privée de la Société des Produits), Jemappes (rivage de la Société des Produits n° 1^{bis}) et Jumet-Brûlotte (charbonnage du Centre de Jumet).
- Tarif spécial n° 16, applicable aux expéditions de combustibles effectuées de certaines gares charbonnières vers les stations du chemin de fer Hainaut et Flandre :*
 1^{er} juin. Extension aux stations de Jemappes (gare privée de la Société des Produits) et Jemappes (rivage de la Société des Produits n° 1^{bis}).
- Tarif spécial n° 18, applicable aux transports à effectuer de et vers le puits n° 5 des charbonnages de Bascoup :*
 1^{er} juin. Extension aux stations de Flénu-Central (phosphates et engrais chimiques de Ciply), de Jemappes (gare privée de la Société des Produits) et de Jemappes (Rivage de la Société des Produits n° 1^{bis}).

- Tarif spécial n° 22, applicable aux transports de « brai de goudron de gaz ou de houille », à l'importation maritime :*
- 1^{er} mars. Extension à la station de Gilly (Sart-Allet) (Noël-Sart-Culpart).
- Tarif spécial n° 24, applicable aux transports de planchettes à l'importation maritime :*
- 1^{er} juin. Extension aux stations de Cronfestu et de Verviers.
- Tarif spécial n° 30, pour le transport des engrais et de certains produits agricoles et autres :*
- 1^{er} octobre. Est rendu applicable aux articles suivants : engrais en général, fruits frais indigènes, en général, légumes frais et secs indigènes, en général, semences et graines, topinambours, tourteaux, abeilles, cire brute et miel.
- Tarif spécial n° 34, pour le transport des perches à houblon, de plus de 6 mètres :*
- 1^{er} et 15 mars. Extension aux stations de Bruxelles-Midi, de Buvrinnnes et d'Enghien.
- Tarif spécial n° 36, pour le transport des produits destinés à l'amendement des terres ou à l'amélioration des chemins :*
- 1^{er} juin. Est étendu aux boues potassiques pour engrais.
- 1^{er} octobre. Extension du tarif aux articles ci-après : bois de chauffage, bruyère et broussailles en wagons bâchés au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur, chlorure de potassium, écumes de sucreries, fagots, fascines dites « hourettes », guano, nitrate de soude, noir pour engrais, poudre d'os étuvés ou dégelatinés, poudre de corne, sels de potasse bruts destinés à l'amendement des terres, betteraves, par 50 tonnes, à expédier aux distances de 100 kilomètres ou plus.
- 1^{er} octobre. Les prix de ce tarif sont réduits à partir du 101^e kilomètre.
Création du tarif spécial n° 57, applicable :
- 1^o Aux boues et immondices des villes, gadoues, vidanges en tonneaux, transportées par 10,000 kilogrammes ;
- 2^o Aux matériaux d'empierrement dénommés ci-après et transportés par 50,000 kilogrammes : cendrées et laitier, déchets de carrières, graviers en général, moellons bruts, pierrailles non concassées, terrils (pierres et terres provenant des fosses de charbonnages).
- 1^{er} octobre. Création du tarif spécial n° 58, applicable aux transports de boues et immondices des villes, gadoues, vidanges en tonneaux, effectués par quantités d'au moins 100,000 kilogrammes à la fois et pour lesquels le matériel est fourni par les expéditeurs, sans redevance de parcours, ni de séjour.

b. Services internationaux et de transit.

Conditions réglementaires.

Service Belge-Néerlandais :

1^{er} mars. Modifications aux dispositions additionnelles des articles 6 et 10 du règlement et aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

1^{er} mai. Modifications aux dispositions additionnelles de l'article 13 du règlement.

1^{er} septembre. Modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Service Anglo-Belge via Anvers-Harwich et Grimsby :

1^{er} août. Modifications aux articles 12 et 13 des conditions réglementaires.

Services Belges-Allemands et Belge-Luxembourgeois :

1^{er} mai. Mise en vigueur de nouvelles conditions réglementaires communes aux divers tarifs directs pour le transport d'*animaux vivants* et de *véhicules de chemins de fer*, ainsi que de nouvelles prescriptions générales concernant l'application de ces tarifs.

1^{er} juin. Modifications aux dispositions additionnelles à l'article 3 du Règlement du 1^{er} janvier 1893, résultant d'une entente gouvernementale pour le trafic réciproque entre les chemins de fer de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse, en vue d'adopter des prescriptions moins rigoureuses à l'égard d'objets qui, d'après la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890, sont exclus du transport ou n'y sont admis que sous certaines conditions.

Service Belge-Néerlandais-Allemand-Austro-Hongrois :

1^{er} février. Mise en vigueur de nouvelles prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Service Franco-Belge-Anzin :

1^{er} mai. Publication de nouvelles conditions réglementaires et de nouvelles prescriptions générales concernant l'application des tarifs.

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

1^{er} mai. Classification de la *carnallite* et du *plâtre phosphaté*, au tarif au tarif spécial n° II; des *déchets de viande pulvérisée*, à la 5^e section, et de la *litière de tourbe*, au tarif spécial n° XXIII.

1^{er} septembre. Classification du *carbonate de magnésie en cristaux ou en poudre*, à la 1^{re} section; des *briques émaillées*, à la 2^e section;

de la *cérésine*, à la 5^e section ; de la *magnésite en morceaux, calcinée ou moulue (carbonate de magnésie natif)*, à la 4^e section ; des *fuel economisers*, de la *kieserite*, de la *krugite*, de la *schünite* et de la *sylvinite*, au tarif spécial n° II.

Service Franco-Belge-Nord :

1^{er} avril.

Introduction de certains produits admis dans le tableau de classification en service intérieur Nord-Français.

Tarif en général.

Service Belge-Sud-Ouest Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1^{er} janvier.

Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes.

1^{er} avril.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Allemand :

1^{er} janvier.

Extension du tarif à une nouvelle station allemande.

1^{er} avril.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

1^{er} juillet.

Extension du tarif à de nouvelles stations allemandes.

Service direct au départ de la Belgique vers les ports desservis par les steamers de la Florenede-Dampskibs-Selskab :

1^{er} janvier.

Mise en vigueur d'un tarif combiné avec les services de navigation réguliers de la Florenede-Dampskibs-Selskab, pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins, au départ des stations belges vers certains ports du Danemark, de la Norvège, de la Suède, de l'Allemagne, de la Russie, de la Finlande, de la Méditerranée, du Levant et de la Mer Noire.

Service direct au départ de la Belgique vers les ports desservis par les steamers de l'Ostlandske Lloyd et de la Gotha :

1^{er} juin.

Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins, au départ des stations des chemins de fer belges vers les principaux ports desservis par les services réguliers de navigation de « l'Ostlandske Lloyd » : *Arendal, Christiania, Christiansand*, et de la « Gotha » : *Gothembourg*.

Service direct au départ de la Belgique vers les ports desservis par les steamers du « Norddeutscher Lloyd » :

1^{er} septembre.

Mise en vigueur d'un tarif pour le transport des marchandises par quantités de 2,000 kilogrammes et moins, au départ des stations des chemins de fer belges vers les ports du Brésil, de la République Argentine, de l'Uruguay, de l'Égypte, de l'Asie

(notamment de la Chine et du Japon) et de l'Australie, desservis par les services réguliers de navigation du « Norddeutscher Lloyd ».

Service Franco-Belge-Nord :

1^{er} mars. Publication d'un nouveau tarif (fascicule C), pour le transport des valeurs, finances, œuvres d'art, objets précieux, dépouilles mortelles et de certains articles sujets à l'inflammation spontanée, à l'explosion ou répandant une mauvaise odeur.

Service Belge-Suisse :

1^{er} juin. Publication d'un deuxième supplément au tarif Belge-Suisse pour le transport de certaines marchandises qui, jusqu'à cette date, n'étaient pas admises en trafic direct.

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

1^{er} mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif applicable aux « petits paquets » échangés entre la Belgique et les États-Unis de l'Amérique du Nord, via Brème ou Hambourg.

1^{er} décembre. Création entre la Belgique et la Suède d'un service d'échange de colis « petits paquets », avec ou sans déclaration de valeur, jusqu'à concurrence de 50 kilogrammes.

Tarif de l'Union postale universelle :

1^{er} mars. Admission des colis postaux avec valeur déclarée échangés avec l'administration des postes du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande.

1^{er} mars. Admission des colis postaux déclarés à la valeur, échangés entre la Belgique et les colonies anglaises, en transit par l'Angleterre.

Service Anglo-Belge, via Ostende :

1^{er} octobre. Publication d'un nouveau tarif pour le transport des colis de 200 kilogrammes et moins entre la Belgique, d'une part, la Grande-Bretagne et l'Irlande, d'autre part.

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service Belge-Néerlandais :

Tarif spécial n° VII pour le transport de vins en fûts, en paniers ou en caisses.

1^{er} mars. Extension à la station de Dordrecht.

Tarif spécial n° XV pour le transport de perches à houblon de plus de 6 mètres.

1^{er} mars. Extension aux stations de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Ouest.

15 mars. Extension aux stations de Buvrinnes et d'Enghien.

1^{er} mai. Mise en vigueur du tarif spécial n° XXIII, applicable aux transports de tourbe pour litières, à effectuer des gares néer-

landaises vers les points frontières de Vierves, Givet, Lamorteau et Athus.

Service Anglo-Belge, via Grimsby :

1^{er} février. Création du tarif spécial n° VII, pour le transport de *laine brute, de déchets de laine et de peaux de mouton en laine*, à effectuer vers certaines stations belges.

Service Belge-Rhénan-H estphalien :

1^{er} janvier. } Extension des tarifs exceptionnels n° 13, 14 et 16 à de nou-
1^{er} avril. } velles stations allemandes.

1^{er} avril. Extension du tarif exceptionnel n° 6 à une nouvelle station belge.

1^{er} mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport d'*animaux vivants et de véhicules de chemin de fer*.

1^{er} juillet. Extension de ce dernier tarif : 1° à la station de Sottegem, pour les expéditions d'*animaux vivants*; 2° à quelques nouvelles stations belges pour les envois de *véhicules de chemin de fer*, en destination d'Aix-la-Chapelle.

1^{er} — Abaissement à 50,000 kilogrammes du minimum de poids de 100,000 kilogrammes par expédition exigé antérieurement pour obtenir l'application des prix de la 2^e catégorie du tarif exceptionnel n° 8 (trafic d'exportation par les ports de mer belges ou celui de Terneuzen).

1^{er} — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel n° 22(nouveau) pour le transport de *fil d'étoupe simple écriu*, par wagon complet de 5,000 kilogrammes au minimum.

1^{er} — Extension :
1° du tarif exceptionnel n° 7 à de nouvelles stations belges et allemandes;
2° des tarifs exceptionnels n°s 6, 16 et 17 à de nouvelles stations allemandes;
3° du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* (au départ de l'Allemagne), à de nouvelles stations belges.

Service Belge-Allemand :

1^{er} janvier. Extension des tarifs exceptionnels n°s 6, 8 et 17 à de nouvelles stations allemandes.

1^{er} avril. Extension des tarifs exceptionnels n°s 6, 8 et 14 à de nouvelles stations allemandes.

1^{er} mai. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport d'*animaux vivants et de véhicules de chemin de fer*.

1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 12 pour le transport de *sels potassiques bruts pour engrais*, tels que : *kainite, karnallite, kieserite, krugite, schoinite et sylvenite*, par wagon complet d'au moins 10,000 kilogrammes.

1^{er} — Extension des tarifs exceptionnels n°s 6, 6^{bis}, 14, 15 et 17 à de nouvelles gares allemandes.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

Tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand pour le transport d'*animaux vivants* et de *véhicules de chemin de fer*.

1^{er} mai.

Mise en vigueur :

1^o du fascicule 1 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine);

2^o du fascicule 2 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer Louis de Hesse);

3^o du fascicule 3 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer du Palatinat);

4^o du fascicule 4 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'État de Bade);

5^o du fascicule 6 (relations entre les stations belges et celles des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort-sur-Main);

6^o Du fascicule 7 (relations entre les stations belges et celles du chemin de fer Main-Neckar).

Tarifs exceptionnels pour les transports des houilles, cokes, etc.

Extension à de nouvelles stations belges et allemandes.

1^{er} février.

Introduction de la station de *Gelnhausen* dans le tarif exceptionnel pour le transport des *bois* entre les gares belges et les stations des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort s/Main.

1^{er} février.

Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport de *minerais* entre les stations belges et la gare de *Friedrichsagen* de la Direction royale des chemins de fer à Francfort s/Main.

1^{er} mai.

Introduction de prix réduits pour le transport des *cotons bruts* des ports de mer belges et de celui de Terneuzen, vers l'Alsace.

1^{er} juin.

Introduction de la gare de *Fahrnau* dans les tarifs exceptionnels pour le transport de *l'extrait de bois de teinture, gambier, cachou, suif et huile de poisson* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen et les gares du chemin de fer de l'État de Bade.

Service belge Prince-Henri :

Extension du tarif exceptionnel des *houilles, cokes, etc.*, à de nouvelles stations belges.

Service Franco-Belge-Nord :

1^{er} avril.

Mise en vigueur d'un tarif réduit (tarif commun d'exportation n° 13) pour le transport à petite vitesse du *ciment en fûts ou en sacs*, par wagons complets, au départ de certaines gares françaises vers Cappellen (près Anvers).

1^{er} juillet.

Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial n° VIII pour le transport de *scories de forges et de laminoirs* par quantités de 10,000 kilogr. et de 50,000 kilogr., vers Anvers, Gand et Terneuzen, pour l'exportation.

Service Franco-Belge-Allemand :

1^{er} juin. Publication du 2^e supplément au tarif de réexpédition au départ d'Elbing et de Königsberg pour le transport des *lins, chanvres, filasses, étoupes*, etc., originaires de la Russie et à destination de certaines stations belges et françaises et de Terneuzen.

Service Belge-Austro-Hongrois :

1^{er} février. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *racines de chicorées séchées*, entre certaines stations belges et Agram (station du chemin de fer Sud-Autrichien).

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

§ 1^{er}. TRAINS DE VOYAGEURS.

L'Administration s'est attachée à compléter les mesures propres à faciliter aux ouvriers les communications entre leur domicile et le lieu de leur travail. Elle s'est efforcée de faire disparaître les stationnements prolongés dans les stations de coïncidence ou au point d'embarquement pour le retour.

Pour arriver à ces résultats :

a) des trains nouveaux ont été mis en marche entre Lierre et Anvers, Herzele et Denderleeuw, Rivage et Trois-Ponts, Gand (Sud) et Gentbrugge (Sud), Wavre et Bruxelles (Q.-L.), Grammont et Haine-Saint-Pierre, Haine-Saint-Pierre et Braine-le-Comte, Ath et Mons, Liège (Guillemins) et Verviers.

b) Le train de marchandises n° 3453 partant de Faurœux à 7 heures 45 du soir a été affecté au transport des ouvriers entre cette station et Piéton.

c) Le point de départ du train n° 2591 a été fixé à Denée, au lieu d'Ermeton.

d) On a prescrit l'arrêt du train n° 403 à Laeken et celui du train n° 695 à Burst et à Herzele.

e) Enfin l'horaire des trains n° 2157 et 959 a été modifié respectivement pour les parcours de Landen à Statte et de Braine-le-Comte à Manage.

*
* *

Les améliorations ci-après ont été introduites dans le service des trains de voyageurs :

Depuis le 3 janvier :

Un train se rend, la nuit du dimanche au lundi, de Liège à Verviers, afin de permettre aux habitants des localités voisines de cette ligne d'assister aux représentations théâtrales à Liège.

Depuis le 5 janvier :

Un train express part de Bruxelles-Midi pour Charleroy à 8 heures 30 du matin, afin de remédier à l'absence de communications rapides entre ces deux villes après 7 heures du matin.

Il a été créé, en sens inverse, un express partant de Charleroy à 1 heure 48 et arrivant à Bruxelles-Midi à 5 heures 07 du soir.

Depuis le 1^{er} mai :

Un train direct a été créé à titre d'essai entre Mouseron-Courtrai-Bruxelles-Nord et vice-versâ; à l'aller, il quitte Mouseron à 9 heures 05 du matin; son retour de Bruxelles-Nord a lieu à 7 heures 50 du soir.

Cette mesure a permis d'améliorer les relations entre les principales localités de la ligne de Mouseron-Courtrai-Denderleeuw-Bruxelles et de faciliter leurs communications avec le reste du pays.

Les améliorations ci-après ont été apportées dans le service des trains de voyageurs sur la ligne du Luxembourg.

Afin de permettre aux voyageurs de Bruxelles de se rendre plus facilement à Dinant dans l'après-midi, un train direct part, pendant l'été, de Bruxelles-Nord à 5 heures 48 du soir et arrive à Namur à 5 heures 15, en correspondance avec le train n° 12, partant à 5 heures 25 pour Dinant.

En sens contraire, un train omnibus part de Namur pour Bruxelles-Nord à 5 heures 28 du soir.

Pour obvier à l'absence de communications entre Ciney et Arlon, depuis 8 heures 51 du matin jusqu'à 2 heures 51 du soir, le train n° 718, partant de Bruxelles-Nord pour Ciney à 8 heures 42 du matin, continue jusqu'à Arlon.

Offrant, de même, une communication nouvelle pour Bruxelles, entre les départs d'Arlon de 10 heures 04 du matin et de 5 heures 28 du soir, le train n° 745, qui quittait Ciney à 4 heures 21 du soir, part actuellement d'Arlon à 12 heures 48.

La création du train omnibus quittant Namur à 5 heures 28 du soir et dont il a été question plus haut, a permis de rendre le train n° 745 direct sur le parcours de Namur à Bruxelles et d'avancer ainsi l'heure d'arrivée à Bruxelles des voyageurs venant de Dinant.

Depuis le 1^{er} juin :

Un train express de 3 classes partant de Mons pour Bruxelles-Midi à 9 heures 04 du matin est venu augmenter les communications entre ces deux villes.

Les habitants du Tournaisis ayant réclamé un train direct pour Bruxelles vers le milieu de la matinée, l'Administration a transformé en express, le train ordinaire n° 908 qui partait d'Ath pour Bruxelles à midi 48, et qui part actuellement de Tournai à 10 heures 48 du matin. Les voyageurs quittant Lille à 9 heures 50 du matin arrivent ainsi à Bruxelles, à midi 29.

En conséquence, le train n° 906 partant de Tournai à 11 heures 40 du matin a été rendu omnibus sur tout son parcours.

Deux trains nouveaux ont augmenté les communications entre Ansegghem et Ingelmunster. L'un quitte Ingelmunster à 3 heures 10; l'autre, Ansegghem, à 4 heures 40 du soir.

Depuis le 1^{er} juillet :

Le train express n° 111, qui partait de Bruxelles pour Ostende-Quai, à 6 heures 08 du soir, devait souvent être dédoublé, en été, par suite d'affluence

de voyageurs. Pour éviter cet inconvénient, on a fait continuer en été, jusqu'à Ostende-Quai, l'express n° 48, quittant Louvain pour Malines, à 5 heures 55 du soir : Il enlève, pour Gand, Bruges et l'Angleterre, les voyageurs venant des trains nos 78 et 76, qui les années précédentes, devaient venir prendre le train n° 111 à Bruxelles.

Pour améliorer les communications avec la plage de Nieupoort, des trains express ont été établis en été, à titre d'essai, entre Gand-Sud et Nieupoort-Bains, et vice-versa. Les départs de Gand ont été fixés à 10 heures 47 du matin et à 5 heures 58 du soir et les retours de Nieupoort à 10 heures 05 du matin et à 7 heures 15 du soir.

Pour faire droit à d'instantes réclamations, des trains nouveaux ont été mis en marche entre Tirlemont et Moll et vice-versa. Le départ de Tirlemont a été fixé à 10 heures 28 du matin et le retour de Moll à 5 heures 52 du soir.

Depuis le 5 novembre :

Un nouveau train quittant Virton-Saint-Mard à midi 14, permet aux voyageurs de prendre à Marbehan, à 1 heure 21, le train n° 745 allant vers Jemelle. Par suite, on a pu supprimer le train n° 2545 marchant à vide entre Arlon et Marbehan, et en organiser un autre partant d'Arlon pour Virton-Saint-Mard, viâ Athus, à 5 heures 05 du soir.

Enfin le train n° 2507, qui partait d'Arlon pour Halanzy à 5 heures 55 du soir, les jours de marché à Arlon, a été supprimé, ainsi que son retour, le train n° 2510.

*
* *

Un train dit « l'Ostende-Vienne express », uniquement composé de voitures de luxe (wagons-lits et voitures-restaurant), a été organisé entre Ostende et Vienne, pour desservir les relations de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne avec Vienne et l'Orient et inversement.

Ce train part d'Ostende à 5 heures 55 du soir avec la correspondance du train quittant Londres à 10 heures du matin. Il arrive à Vienne le lendemain à 4 heures 20 du soir, en coïncidence avec l'Orient-Express.

En sens inverse, il quitte Vienne à 11 heures du matin avec la correspondance de l'Orient-Express et arrive à Ostende à 10 heures 04 du matin en coïncidence avec le bateau de 10 heures 55 qui donne correspondance à Douvres aux trains anglais quittant cette ville à 2 heures 45 du soir et arrivant à Londres à 4 h. 25 et 4 heures 50.

Les voyageurs ont ainsi la faculté d'effectuer le trajet de Londres à Vienne dans des conditions exceptionnelles de confort en 29 heures 20 minutes et le trajet de Vienne à Londres en 50 heures 25 minutes.

*
* *

Le train n° 115 Nord, partant de Paris pour Liège à midi 40 et le train n° 112 Nord, partant de Liège pour Paris à 5 heures 50 du matin ont été mis en correspondance, à Liège, avec l'Ostende-Vienne-Express.

*
* *

Avant le 1^{er} mai, il fallait partir de Cologne à 10 heures 45 du matin pour arriver le lendemain à Londres à 8 heures 45 du matin, via Anvers-Sud-Harwich. Le service a été modifié de telle façon qu'en partant de Cologne à 1 heure 45 du soir, on arrive à Londres à 8 heures 05 du matin par la même voie. La durée du trajet de Cologne à Londres a donc été réduite de 22 heures à 18 heures 20 minutes.

*
* *

Le stationnement à Anvers du train n° 18, quittant Eschen à 9 heures 52 du soir, a été réduit à sa plus stricte limite (7 minutes au lieu de 28 minutes), et ce changement combiné avec une accélération du service sur les parcours hollandais et français a permis au train correspondant de partir d'Amsterdam à 6 h. 40 du soir au lieu de 5 heures 50 du soir et d'arriver à Paris à 5 heures 50 au lieu de 6 heures 10; d'où une diminution d'une heure dans la durée du trajet entre Amsterdam et Paris.

Grâce à ce changement, l'administration des postes françaises a pu comprendre dans la première distribution de Paris, les correspondances postales des Pays-Bas, d'Anvers et de Bruxelles arrivées par ce train, et qui auparavant étaient comprises dans la deuxième distribution.

C'est là une importante amélioration, tant au point de vue du service des voyageurs qu'au point de vue postal.

*
* *

L'heure d'arrivée à Ostende des trains internationaux nos 117 et 74 a été respectivement avancée de 22 et 16 minutes. Le train n° 108 a été retardé de 18 minutes au départ d'Ostende.

Ces modifications ont été prescrites dans le but d'éviter les croisements dangereux dans la passe du stroombank et dans la petite rade d'Ostende, aux bateaux quittant Ostende pour Douvres à 11 heures 15 du soir et Douvres pour Ostende à 8 heures du soir.

*
* *

Affectation des voitures internationales. — Pour déranger le moins possible, en cours de route, les voyageurs du service international en Belgique ou transitant par la Belgique, et favoriser ainsi le développement du trafic international par les lignes de l'État-Belge, des restrictions ont été apportées à l'utilisation des voitures directes internationales, par les voyageurs du service intérieur.

*
* *

A l'occasion de l'Exposition d'Anvers, des services de voitures directes ont été établis, savoir :

1^o pour les voyageurs de 1^{re} et 2^e classe, entre Anvers et Bâle, dans les trains partant d'Anvers pour Bâle à 5 heures 40 du matin et à 4 heures 46

du soir, et dans ceux quittant Bâle pour Anvers à 9 heures 55 du matin et à 9 heures 41 du soir.

Ce service a été maintenu après la clôture de l'Exposition ;

2^o pour les voyageurs de 1^{re} et 2^e classe, entre Anvers et Cologne, dans les trains partant d'Anvers pour Cologne à 8 heures 41 du matin et à midi 52 et dans ceux quittant Cologne pour Anvers à 9 heures 05 du matin et à 4 heure 45 du soir.

Ce service n'a fonctionné que pendant la période du 1^{er} mai au 30 septembre ;

3^o pour les voyageurs de 2^e classe entre Paris et Anvers, dans les trains partant de Paris à 11 heures du soir, à 8 heures 20 du matin et à midi 40 et dans ceux quittant Anvers à 11 heures 27 du matin, à 4 heures 57 du soir et à 10 heures 12 du soir.

Ce service a été maintenu après la clôture de l'Exposition et s'il n'a pas été établi pour les voyageurs de 1^{re} classe, c'est parce que ceux-ci disposent dans les trains, indiqués plus haut, de voitures de 1^{re} classe du service Paris-Amsterdam pour effectuer le trajet Paris-Anvers sans transbordement en cours de route ;

4^o pour les voyageurs de 1^{re} classe, par service de wagons-lits entre Paris et Amsterdam, dans les trains partant de Paris à 11 heures du soir et d'Amsterdam à 6 heures 10 du soir.

Ce service n'a fonctionné que du 19 juillet au 10 novembre.

*
* *

Onze voitures mixtes 1^{re} et 2^e classe et dix voitures de 3^e classe munies de water-closet ont été mises en service en 1894. Les voitures de l'espèce avaient d'abord été exclusivement réservées pour les trains internationaux, mais il a été possible d'en faire entrer quelques-unes dans la composition de certains trains à long parcours du service intérieur. Cette mesure sera étendue au fur et à mesure que de nouvelles voitures à water-closet seront fournies.

*
* *

Une nouvelle voiture de 1^{re} classe pour transport de malades, offrant plus de confort que les anciennes voitures, a été mise en service pendant l'année 1894.

*
* *

Annnonce du retard des trains. — Une nouvelle réglementation a été adoptée. Elle a eu pour résultat, tout à la fois d'assurer mieux cette partie du service et de réduire notablement le nombre des télégrammes de service échangés sous le régime des instructions précédentes.

Délais d'attente. — En vue d'assurer les correspondances dans les meilleures conditions possibles, de nouveaux délais d'attente ont été prescrits aux stations de coïncidence.

Ainsi, le train n° 76, quittant Verviers pour Bruxelles à 5 heures 15 du soir, manquait parfois la correspondance du train n° 48 pour Anvers. Actuellement

son attente à Verviers, en cas de retard du train n° 6 allemand, est limitée à 20 minutes. Un délai d'attente équivalent a été prescrit au train n° 48 à Louvain et au train n° 44 à Malines.

*
* *

Lorsque le train n° 570, quittant Herbesthal à 2 heures 25 du soir, était expédié avec un certain retard, les voyageurs de Dolhain pour Bruxelles manquaient à Verviers-Ouest, la correspondance de l'express n° 76 partant de Verviers à 5 heures 45 du soir.

Pour remédier à cet état de choses, un arrêt exceptionnel est prescrit au train n° 76 à Dolhain, lorsque le train n° 570 a un retard de 50 minutes et plus.

Il a été décidé, en outre, qu'en cas de retard de 20 minutes et plus du train correspondant allemand, le train n° 76 serait expédié de Verviers à l'heure réglementaire et que le train allemand attardé continuerait, en spécial, de Verviers à Bruxelles-Nord, aux frais de l'Administration de la Rive Gauche du Rhin.

*
* *

Lorsqu'il avait au départ de Charleroy un retard de plus de 40 minutes, le train n° 122 nord partant de Charleroy à 4 heures 54 du soir avec la correspondance de Cologne du train n° 6 allemand, était réuni, à Jeumont, au train n° 124 nord. Celui-ci l'attendait quelle que fût l'importance de son retard.

Il a été décidé de ne plus réunir cette correspondance à Jeumont au train n° 124 nord que dans le cas où elle aurait, à l'arrivée dans cette gare, un retard de 44 à 50 minutes.

Si le retard était supérieur à 50 minutes, le train n° 124 nord serait expédié de Jeumont à l'heure réglementaire et la correspondance de Cologne suivrait dans ce cas, avec son retard, en train n° 122 de Jeumont à Aulnoye et en train spécial d'Aulnoye à Paris, aux frais (à raison de un franc par kilomètre) de l'Administration responsable du retard.

*
* *

Le train partant d'Amsterdam, à 7 heures 20 du matin, manquant souvent à Bruxelles la correspondance pour la France, il a été convenu avec les Compagnies néerlandaises que le train correspondant n° 8, quittant Anvers à 44 heures 27 du matin, partirait sans la correspondance néerlandaise, lorsqu'il ne pourra être rendu à Anvers-Est avec un retard inférieur à 44 minutes.

En cas de retard de 44 à 50 minutes, la correspondance néerlandaise sera acheminée sur Bruxelles-Midi par un train spécial quittant Anvers à 44 heures 44 du matin et arrivant à Bruxelles-Midi à 12 heures 48 du soir, après avoir transmis sa correspondance pour Bruxelles-Nord à un train spécial qui part de Schaerbeek à 12 heures 56 du soir, pour arriver à Bruxelles-Nord à 12 heures 42 du soir.

*
* *

Lorsque le train n° 8 est expédié d'Anvers avec un retard de moins de 11 minutes et qu'il subit entre Anvers et Bruxelles-Nord un retard supplémentaire qui ne lui permet plus d'atteindre, à Bruxelles-Midi, la correspondance du train n° 169 pour Paris, la station de Bruxelles-Nord organise un train spécial de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi, en suivant l'horaire officiel du train n° 8. Les voyageurs de Bruxelles-Nord pour la France peuvent de cette façon arriver à Bruxelles-Midi avant l'expédition du train n° 169 pour Paris.

*
* *

Pour assurer aux voyageurs qui partent de Paris par le train n° 115 nord, la correspondance pour l'Allemagne, il a été convenu, d'accord avec la Compagnie du Nord, que le train n° 75, quittant Liège à 7 heures 10 du soir, serait expédié de cette station, sans la correspondance de Paris, chaque fois que le train n° 115 nord aurait un retard supérieur à 18 minutes, et qu'en cas de retard de 19 à 47 minutes, le train n° 115 Nord serait expédié en spécial de Liège à Herbesthal aux frais de l'Administration responsable du retard.

*
* *

Les trains n° 74 et 92, quittant Verviers pour Ostende et Bruxelles à 6 heures 59 du soir et 7 heures 06 du soir, sont soumis au départ de Verviers à un délai d'attente, respectivement de 20 et 25 minutes, en cas de retard dans l'arrivée du train n° 12 allemand. Passé ce délai, la correspondance était auparavant considérée comme manquée et les voyageurs n'avaient plus aucun moyen de continuer leur voyage, le même jour. Pour remédier à cet inconvénient, il a été convenu, d'accord avec la Direction Royale des chemins de fer Rive Gauche du Rhin, que toutes les fois que, par suite de retard du train n° 12 allemand, la correspondance n'aura pas été remise au train n° 74 ou à celui n° 92, endéans les limites de leur délai d'attente, elle continuerait, en train spécial sur Bruxelles, aux frais de l'Administration allemande.

*
* *

Affectation des trains. — Diverses modifications, notamment les suivantes, ont été apportées à l'affectation des trains :

Le train n° 21, quittant Bruxelles à 5 heures 55 du soir et assurant à Anvers la correspondance pour Londres via Harwich, n'était accessible qu'aux voyageurs allant au-delà de Malines vers Terneuzen et Anvers-Sud. Il a été rendu accessible aux voyageurs pour Malines et au-delà, dans toutes les directions.

De même le train n° 67, qui ne prenait auparavant à Bruxelles, en fait de voyageurs pour Louvain, que ceux de 1^{re} et de 2^e classe amenés par les trains n° 104 et 182, et à Liège, que ceux pour Welkenraedt et au-delà ainsi que ceux amenés par le train n° 573 et provenant de la ligne de Hasselt à Herbesthal, a aussi été rendu accessible à tous les voyageurs.

Le train n° 146 quittant Ostende-Quai pour Luxembourg et Bâle à 4 heures 09

du soir, a été rendu accessible entre Ostende et Bruxelles-Nord à tous les voyageurs, sauf pendant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre. Sur le parcours de Bruxelles-Nord à Luxembourg, il a été rendu accessible à tous les voyageurs, durant toute l'année.

*
* * *

En vue d'activer l'envoi des plis électoraux aux chefs-lieux de cantons judiciaires et d'arrondissements, les agents des postes, chargés de la transmission de ces plis, ont été autorisés à prendre place dans les fourgons des trains de marchandises et des trains de voyageurs ne comprenant pas de voiture de 5^e classe.

*
* * *

Transport des colis postaux. — Le transport des colis postaux a été réglé d'une façon précise quant à l'horaire des envois, dans les relations entre la Belgique et l'Allemagne et les pays au-delà, entre la Belgique et les Pays-Bas, et entre la Belgique et la France et les pays au-delà.

Certaines améliorations ont en outre été apportées dans cette partie du service.

C'est ainsi, notamment, que des colis venant de la France, en destination des Pays-Bas, expédiés en transit par la Belgique, arrivant à Quiévrain à 4 h. 11 du soir, partent actuellement par le train express en correspondance immédiate, tandis qu'auparavant ils étaient retenus jusqu'au départ du train n° 168 du lendemain matin. Ces colis parviennent donc maintenant le soir même à la station frontière néerlandaise, soit plus de 12 heures plus tôt.

Les colis postaux, que le service des postes allemandes remettait auparavant au train n° 26 allemand, partant d'Aix-la-Chapelle à 8 heures 59 du soir, sont expédiés actuellement par le train quittant Aix-la-Chapelle à 6 heures 53 du soir; ils continuent jusqu'à Ostende par le train n° 74 et au départ d'Ostende et de Douvres par le bateau et par le train anglais immédiatement correspondants.

Des mesures ont été prises pour que, dans la mesure du possible, les colis postaux pour l'Angleterre arrivant à Ostende par les trains express puissent continuer par les bateaux immédiatement correspondants. Il en résulte de notables améliorations sous le rapport de la rapidité des transports et, partant, des chances de développement pour ce trafic par la voie d'Ostende.

*
* * *

Valeurs. — Les articles finances et valeurs qui doivent passer la nuit dans une station étaient, auparavant, remis d'une façon générale par le facteur, au chef de station ou à son délégué.

Ces articles ont été confiés à la garde des facteurs dans certaines stations importantes où ces agents ont un coffre-fort à leur disposition.

Sans amoindrir la sécurité, ce moyen a amené la suppression de signatures multiples que sous-chefs de station et facteurs devaient se donner mutuellement pour décharge.

Certains aménagements, destinés à assurer la sécurité des valeurs séjournant

dans les coffres-forts, ont été réalisés. Au cours de 1894, il a été procédé à Bruxelles-Midi, Liège-Guillemins, Liège-Palais, Mons, Bruxelles-Q.-L., Ottignies et Gembloux, au placement, soit de contrôleurs Van Bunnen, soit de sonneries électriques.

*
* *

Double traction. — Précédemment, les trains nos 140, 146, 141 et 147 qui assurent les relations entre l'Angleterre et la Belgique, la Suisse et l'Italie devaient être dédoublés chaque été entre Bruxelles et Arlon.

La double traction ayant été autorisée pour ces trains, sur le parcours de Bruxelles à Arlon et vice-versà, leur limite de charge a pu être notablement majorée.

Cette mesure a eu pour effet la suppression de trains de dédoublement, d'où économie de personnel et de matériel de transport.

*
* *

Charge des trains. — Diverses améliorations ont été apportées dans la réglementation de la charge des trains de voyageurs, notamment sur la ligne de Bruxelles à Anvers, par suite de la mise en service sur cette ligne des nouvelles locomotives du type 12.

On a pu renoncer ainsi à l'organisation de nombreux trains spéciaux et, par-tant, l'exécution du service à Bruxelles (Nord) et à Anvers-Est pendant l'Exposition d'Anvers a été rendue moins compliquée.

*
* *

Service de secours aux blessés. — La réorganisation du service de secours aux blessés, commencée les années précédentes, a été poursuivie.

Des récipients à eau potable (cruches en tôle émaillée, d'une contenance de 10 litres), ont été mis à la disposition de toutes les stations, haltes et points d'arrêt du réseau, ainsi que des ateliers et remises chargés de fournir le matériel de secours, en cas d'accident.

Ces ateliers et remises ont reçu également des réchauds à pétrole ainsi que des boîtes d'attelles « Guillery » pour réduction de fractures.

*
* *

Service des chefs-gardes et des gardes. — A la fin de 1894, l'Administration a commencé l'étude de la réduction des prestations à un maximum de treize heures par jour.

Au 31 décembre, vingt-et-un services de plus de treize heures ont pu être ramenés à cette durée maximum, moyennant une extension de cadre de sept chefs-gardes et de neuf gardes.

Toutes les extensions compatibles avec les exigences du service ont encore été données en 1894 aux mesures prises depuis quelques années dans l'intérêt du repos dominical du personnel des trains.

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

De nombreuses modifications ont été apportées dans le service des trains de grosses marchandises, de messageries et de transbordement en vue de leur assurer une marche plus régulière et une meilleure utilisation.

En ce qui regarde les trains de messageries et de transbordement, ces modifications ont encore eu pour effet de réduire les escales des marchandises en cours de route et de permettre l'arrivée à destination des marchandises de détail dans les délais réglementaires, tout en évitant l'emploi des trains de voyageurs.

Dans le même ordre d'idées, un certain nombre de trains affectés au service exclusif des grosses marchandises, ont été chargés en même temps du transport des marchandises de détail.

Pendant la période des concours, des trains spécialement affectés au transport des pigeons voyageurs ont été mis en marche sur les lignes de Landen à Taminies et de Braine-le-Comte à Erquelinnes; la régularité des trains de voyageurs se trouvait auparavant compromise par l'importance des envois de l'espèce.

Il a été créé un nouveau train entre Montigny (Formation) et Anvers (Bassins et Entrepôt), pour faire face à l'accroissement des transports entre le bassin de Charleroy et le port d'Anvers.

Un train direct a été organisé entre Anvers et Ans et vice-versa et affecté spécialement, d'une part, au transport des minerais pour le bassin de Liège et, d'autre part, au transport des marchandises pour l'exportation par le port d'Anvers.

La section de Soignies à Haine-Saint-Pierre n'était desservie que par les trains mixtes; il y a été établi un service de trains de marchandises.

Des mesures ont été prises afin d'accélérer le transport des plantes vivantes, des fleurs coupées et des fruits destinés aux expositions publiques et expédiés aux prix et conditions du tarif n° 2, en services intérieur et mixtes.

Les envois de l'espèce sont actuellement transportés par tous les trains de voyageurs (les express et les trains-tramways exceptés) et pour toutes destinations, lorsque le transport ne peut avoir lieu assez rapidement par les trains de messageries et de transbordement.

*
* *

Des cadenas incrochetables ont été fournis à certaines stations pour servir au cadénassage des wagons fermés et des tapissières en stationnement.

Par surcroît de précaution, lorsque les wagons au départ contenant des petits colis doivent séjourner dans la station pendant la nuit, il est prescrit, en tant que la chose soit utile et possible, de conserver ces colis en magasin jusqu'au lendemain; les mêmes dispositions sont appliquées aux petits colis à l'arrivée à destination.

C. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS INTRODUITES DANS LE SERVICE
DU MATÉRIEL (1).

L'aérage des wagons cavaliers ordinaires ayant été reconnu insuffisant, en été, pour les transports de petit bétail en wagon complet, un certain nombre de véhicules de cette catégorie ont été appropriés pour servir spécialement aux transports de l'espèce, pendant la période du 1^{er} avril au 30 septembre.

Ces wagons sont pourvus de barrières roulantes pouvant occuper l'emplacement des portières latérales, et de deux tôles percées de trous placées diagonalement dans les parois longitudinales.

*
* *

Les mesures suivantes ont été prises en vue d'assurer la réexpédition régulière, au delà des lignes de l'État, des transports de chevaux à destination de l'Allemagne.

a) 4 wagons cavaliers munis de marchepieds et de mains-courantes ont été appareillés au frein Westinghouse ;

b) 173 wagons cavaliers en construction seront munis d'un frein à vis ;

c) les 4 wagons cavaliers susmentionnés et 8 boxes à bas plancher ont reçu l'appropriation nécessaire pour être intercalés dans les trains chauffés à la vapeur ;

d) il a été prescrit de munir de guides corde-signal, les boxes à bas plancher et les wagons cavaliers affectés spécialement aux transports en question.

*
* *

L'effectif des boxes à bas plancher et celui des trucks fermés pour équipages de luxe seront renforcés respectivement de 25 et de 15 unités, à l'effet de mettre ces effectifs en rapport avec les besoins du trafic.

*
* *

Ceux des wagons à chevalet pour transport de marbres et de pierres en tranches, qui ne pouvaient recevoir de chargements d'un poids supérieur à 7,000 kilogrammes, ont été remplacés par des véhicules appropriés à des chargements de 10,000 kilogrammes.

*
* *

Le nombre des wagons pour transport de plaques-tournantes ayant été reconnu insuffisant, a été augmenté de 5 véhicules.

(1) Voir en outre pp. 44 et 45.

De même, 750 nouveaux wagons à laine et à coton ont été mis en service en vue de fournir régulièrement les véhicules de l'espèce, nécessaires aux expéditions de marchandises volumineuses telles que la laine, le coton, la paille, le foin, le lin, etc.

*
* * *

Le tonnage des wagons à houille et des wagons à coke de 10 tonnes, qui par exception ont pu recevoir en 1895 une charge de 12,500 kilogrammes, a été porté définitivement à 12 tonnes.

Ces véhicules, au nombre de 40,000 environ, peuvent circuler ainsi sur les lignes belges et étrangères avec une charge maximum de 12,600 kilogrammes, y compris la tolérance de 5 p. e. du tonnage, admise comme limite de surcharge du matériel.

L'Administration a fait construire des wagons à houille, des wagons à laine et à coton, des wagons plats de 9 mètres à haussertes rabattantes et des wagons à coke et à chicorée d'un tonnage de 15,000 kilogrammes.

Il a été recommandé d'employer, le plus possible, ces véhicules ainsi que les wagons de 12 tonnes pour des expéditions permettant d'en utiliser complètement le tonnage.

*
* * *

Enfin, il a été décidé de majorer de 250 véhicules l'effectif des wagons à houille de 12 tonnes, à deux compartiments, destinés à être mis à la disposition des expéditeurs qui désirent effectuer deux expéditions de 5,000 à 6,500 kilogrammes de charbon, de chaux, etc., pour une même destination.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1885 à 1894.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de 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			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,356	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	598,222	83	36,2	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	254,759	27	26	31
1892	44	73,8	520,014	101	32,1	169,043	145	22,4	275,546	17	76	37
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,735	107	30,4	377,239	25	26	45
1894	19	171,6	1,262,063	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	16	27
Moyennes des dix années.	39	87,3	591,624	88	39,3	204,986	128	26,6	317,256	19	35	28

Ces 69 déraillements ou collisions en 1894 ne représentent qu'un revers pour 598,559 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 296,648 trains kilomètres en 1885.

L'amélioration d'année en année, doit être attribuée à l'installation, de plus en plus étendue, d'appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains (signaux, freins à action rapide, etc.).

L'annexe XXVI indique en détail les causes des 69 collisions et déraillements survenus en 1894. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau suivant, pour la période de 1885 à 1894.

Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *

Nombre de collisions { des trains de voyageurs. . . Collisions . .
et de déraillements. { — de marchandises { Déraillements.
Au total

1880	1881	1882	1883
2,702	2,841	2,975	3,045
57	60	41	25
67	65	44	37
116	85	85	64
118	89	99	61
338	295	269	187

Causes des collisions et déraillements. —

Voies.	Rails cassés.	C.	"	"	"	"
		D.	2	"	1	"
Défectuosité des appareils spéciaux de la voie. . . .		C.	1	"	2	1
		D.	7	8	14	5
Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).		C.	"	"	"	"
		D.	2	5	5	2
Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).		C.	2	"	"	"
		D.	5	4	1	1
Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.		C.	"	"	"	"
		D.	12	11	7	2
Attelages rompus ou défaits		C.	7	5	4	10
		D.	"	5	"	5
Avaries aux essieux		C.	"	"	"	"
		D.	12	15	5	7
Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .		C.	"	2	"	2
		D.	12	11	9	10
Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.		C.	"	"	"	"
		D.	10	14	7	14
Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.		C.	"	"	"	"
		D.	5	1	1	"
Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.		C.	"	"	"	"
		D.	9	5	5	4
Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant. .		C.	1	"	"	"
		D.	19	10	14	4
Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.		C.	54	52	25	20
		D.	54	70	45	19
Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.		C.	26	52	51	22
		D.	"	"	1	"
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.		C.	17	12	6	5
		D.	1	"	"	"
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.		C.	4	4	5	4
		D.	2	"	5	1
Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.		C.	19	25	15	4
		D.	"	2	2	"
Machines de manœuvres dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.		C.	8	5	2	1
		D.	"	"	"	"
Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.		C.	8	9	12	9
		D.	"	2	1	1
Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.		C.	51	19	50	18
		D.	"	"	"	"
Autres négligences.		C.	55	45	19	19
		D.	12	11	11	7
Causes diverses et indéterminées		C.	6	6	9	5
		D.	55	26	50	25
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.		C.	"	14	7	4
		D.	"	1	1	"

C : Collision.

D : Déraillement.

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

1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
5,100	5,144	5,171	5,188	5,198	5,207	5,220	5,241	5,247	5,250	5,260
21	24	9	8	19	15	21	17	14	11	11
39	26	21	31	51	19	29	26	30	26	8
49	58	42	40	56	61	59	50	52	54	54
42	24	41	35	50	57	65	65	49	56	16
151	112	115	111	156	150	174	158	145	107	69
Nombre de fois qu'elles ont été constatées (1).										
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	1	"	"	2	1	1	2	5	"
1	"	"	"	"	1	1	1	"	"	"
5	2	3	1	3	1	6	2	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	"	"	2	2	"	"	"	2	1	"
"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"
2	2	"	"	"	1	1	"	"	"	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	1	4	1	5	2	5	1	4	1	1
6	2	2	7	6	5	5	2	5	8	4
"	2	1	2	1	2	1	4	5	1	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
7	1	4	5	6	7	5	5	7	12	5
1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10	2	6	1	2	5	6	4	7	4	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
5	6	9	15	8	6	15	16	2	10	5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	5	2	1	1	1	2	2	5	1	1
"	"	"	"	"	"	1	"	1	1	"
5	1	5	2	"	2	5	1	4	4	2
12	16	15	8	9	25	17	18	22	9	9
25	15	14	16	20	26	26	28	55	21	7
15	15	22	9	12	7	24	11	19	17	14
"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"
5	7	1	5	1	6	5	5	1	4	5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	1	"	"	2	"	2	"	2	5
"	"	1	"	"	"	"	"	"	2	"
4	4	1	5	12	10	6	14	10	5	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"
7	2	"	2	4	5	6	5	"	5	"
"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"
7	12	10	7	2	9	7	5	2	1	5
5	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"
9	8	2	8	8	7	16	10	18	5	6
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
16	18	1	15	14	14	19	11	11	5	4
5	4	12	5	5	9	9	4	7	1	2
7	5	10	2	2	5	6	1	"	1	"
21	15	5	22	55	16	25	18	5	4	5
6	5	1	6	5	11	12	8	9	5	5
1	2	5	4	6	4	5	10	"	"	"

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

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

Des 69 déraillements et collisions de trains constatés en 1894, 23 ont fait des victimes, savoir (annexe XXVI) :

		1894.	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Voyageurs . . .	Tués	»	»	4
	Blessés	12	6	15
	Contusionnés	4	20	17
	Totaux.	16	26	33
Agents du chemin de fer.	Tués	1	1	2
	Blessés	18	21	15
	Contusionnés	8	23	16
	Totaux.	27	45	33
Ensemble.		43	71	66

**§ 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 (voir annexe XXVII, littéra A) :

	1894.	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Tués.	6	7	7
Blessés	47	37	34
Contusionnés	18	19	16
Totaux	71	63	57

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

	1894	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Tuées	59	55	55
Blessées.	58	54	59
Contusionnées.	12	7	7
Totaux	109	94	101

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

	1891.	1893.	Moyennes des 15 dernières années.
Tués	55	47	68
Blessés	575	547	559
Contusionnés	229	229	169
Totaux	857	793	596

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

	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
Dans les stations. (¹) .	22	26	15	15	22	20	18	9	18	12
Dans les ateliers. (¹) .			"	2	1	2	1	"	"	3
En accrochant des véhicules	2	1	2	2	6	5	5	6	2	"
En décrochant les véhicules	"	1	2	"	1	"	2	"	"	"
Gardes-barrières . . .	7	7	7	9	7	8	8	11	7	2
Gardes-route.	5	4	"	4	1	5	5	4	1	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints .	2	"	"	1	"	"	"	"	1	"
Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	1	4	2	4	4	8	6	4	1	4
Agents atteints en dehors de tout service.	15	7	5	14	4	12	11	11	11	6
En réparant les voies et les bâtiments.	8	"	6	4	7	2	5	2	4	6
Agents d'autres administrations.	5	6	4	5	2	2	2	1	2	"
Ensemble des tués . .	65	56	41	58	55	60	63	48	47	55

(¹) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1885 et 1886.

Résumé pour 1894.

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.	•	42	4	46
	par leur imprudence	6	47	18	71
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints.	dans les déraillements et collisions.	4	48	8	27
	dans les stations, ateliers ou sur la voie.	35	573	229	837
Personnes atteintes en circulant sur les voies ou en traversant les passages à niveau		30	37	42	79
Folio, suicide, ivresse		29	4	»	30
Ensemble pour l'année 1894. . .		401	688	274	4,060

Pour les années antérieures, voir l'annexe XXVIII.

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			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteinte en général
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	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,380	283,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890	118	688	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,268	62,021	128,600	36,827
1892	104	625	337	1,066	384,172	63,187	117,187	37,047
1893	108	615	238	1,021	373,775	65,639	135,462	39,537
1894	101	688	271	1,060	408,789	60,010	152,350	38,950
Moyenne pour 10 années.	116	547	298	871	332,261	74,141	226,474	46,482

Pour les années antérieures à 1885, voir l'annexe XXVIII.

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 97 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 35 voyageurs et 62 agents de l'Administration.

Quant aux tués dans les gares par suite de leur inattention ou de leur imprudence, on compte 164 voyageurs et 2,015 agents de l'Administration.

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,155 personnes ont été tuées en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 550 autres, par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1894, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État, 1,156 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	184
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le chemin de fer.	9
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées.	21
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	95
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	565
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement .	97
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	37
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	130
Total. . .	1,156

Les contraventions constatées en 1893 étaient au nombre de 853. Il y a donc eu, en 1894, une augmentation de 303 contraventions.



(86)

2^e SECTION.

—

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

—

I

Description du réseau.

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

XXXIV.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge ⁽¹⁾	40,220	•	40,220
— — des Compagnies ⁽²⁾	1,266,134	201,611	1,467,745
— — la Société nationale des chemins de fer vicinaux ⁽³⁾	3,568	•	3,568
Longueur effective totale exploitée au 31 décembre 1894 . . .	1,279,922	201,611	(4) 1,481,533

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

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

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

⁽⁴⁾ Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à deux ou à trois Compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 178,422 mètres à la fin de l'exercice 1894 comme à la fin de 1893.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1894, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1 ^{re} Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	1,250,253	96.42	201,614	100.00	1,451,864	96.65
2 ^{re} Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	5.88	»	»	49,669	5.55

Ce réseau se trouve établi :

1 ^{re} A double voie, sur une éten- due de	250,545	48.01	19,549	9.70	250,092	46.88
2 ^{re} A simple voie, sur une éten- due de	1,049,379	81.99	182,062	90.50	1,251,441	85.12

La longueur *moyenne* exploitée des lignes concédées a été, en 1894, de 1,481,328 mètres, dont 1,279,717 mètres situés en Belgique et 201,611 mètres établis sur territoire étranger.

L'augmentation de 5.565 mètres de la longueur sur territoire belge, provient de l'ouverture de la ligne de Montaigu à Sichein, le 22 janvier 1894.

XXXIV.

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

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.		Différences pour 1894.
		En 1894.	En 1893.	
Voies principales.	Sections belges	1,510,465	1,495,297	+ 17,168
	Prolongements sur territoire étranger	221,160	221,160	»
	Ensemble.	1,731,625	1,714,457	+ 17,168
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		555,552	529,110	+ 6,242
Totaux.		2,266,977	2,243,567	+ 25,410

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.58 p. c. et les voies accessoires 25.62 p. c. du réseau exploité en 1894. En 1893 ces rapports étaient de 76.42 p. c. et de 25.58 p. c.

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

XXXV.

L'annexe XXXV indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1894.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1893 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1891	1893	1894	1893	1894	1893	Différences pour 1894.
Stations	272	272	40	40	312	312	•
Haltes	48	46	12	12	60	58	+ 2 (1)
Points d'arrêt.	61	61	1	1	62	62	• (2)
Totaux.	381	379	53	53	434	432	+ 2

Les 312 stations existant en 1894 comprennent 113 (3) *gares communes*, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

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

Elle peut se résumer comme il suit :

	1894	1893	Différences pour 1894.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) . .	73	74	— 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	194	191	+ 3
Totaux.	267	265	+ 2

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

(1) *En plus* : Blaregnies (Nord-Belge), antérieurement considérée comme point d'arrêt, et La Préalle (Liégeois-Limbourgeois).

(2) *En plus* : Sainte-Catherine-Cappelle (Flandre occidentale); *en moins* : Blaregnies (Nord-Belge).

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

II.

Situation du matériel roulant.

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

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

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	
Locomotives	551 ⁽³⁾	551 ⁽³⁾	»	
Tenders	350	351	— 1	
Voitures à vapeur	10	10	»	
Véhicules (⁽¹⁾)	à voyageurs.	921 ⁽³⁾	859 ⁽³⁾	+ 62
	à bagages	466 ⁽⁴⁾	465 ⁽⁴⁾	+ 1
	à marchandises	13,410	13,289	+ 121
	pour services divers	57	57	»
	Ensemble	14,854	14,670	+ 184

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

		Par kilomètre de ligne :	
		En 1894.	En 1893.
Matériel de traction.	Locomotives (⁽⁶⁾)	0.58	0.58
	Tenders	0.24	0.24
Matériel de transport. (⁽⁸⁾)	Voitures à voyageurs (⁽⁷⁾)	0.69	0.64
	Fourgons à bagages	0.53	0.53
	Wagons à marchandises	10.00	9.94
	Véhicules divers	0.04	0.04
Ensemble.		11.08	10.97

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

(⁽³⁾) Dont 24
(⁽³⁾) — 50
(⁽⁴⁾) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

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

(⁽⁶⁾) Y compris les voitures à vapeur.

(⁽⁷⁾) Non compris les voitures à vapeur.

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

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXXVII montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1894, par les trains des chemins de fer concédés. xxxvii.

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 1894. .	6,238,259	97,780	6,336,039
Différences pour 1894 . . .		+ 206,490	+ 846	+ 207,336
Trains de marchandises . .	En 1893. .	3,748,634	11,380	3,760,014
	En 1894. .	3,655,151	12,443	3,667,294
Différences pour 1894 . . .		— 93,483	+ 763	— 92,720
Trains mixtes.	En 1893. .	1,044,138	29,787	1,073,925
	En 1894. .	1,042,812	29,225	1,072,037
Différences pour 1894 . . .		— 1,326	— 562	— 1,888
TOTAUX.	En 1893. .	10,824,541	138,101	10,962,642
	En 1894. .	10,936,222	139,148	11,075,370
Différences pour 1894 . . .		+ 111,681	+ 1,047	+ 112,728

IV.

Mouvement et Recette des transports ⁽¹⁾.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1894 et en 1893, xxxviii.
sont ci-après résumés et comparés :

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1894 et en 1893, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différences pour 1894.
1 ^{re} classe	661,060	587,977	+ 73,083	1,156,548	1,057,970	+ 98,569	1.75	1.80	— 0.05
2 ^e —	2,630,755	2,611,096	+ 19,659	2,942,874	2,726,152	+ 216,722	1.12	1.04	+ 0.08
3 ^e —	18,873,790	17,978,096	+ 895,692	8,824,026	8,365,404	+ 459,522	0.47	0.46	+ 0.01
Ensemble. . .	22,165,605	21,177,171	+ 988,434	12,924,348	12,149,535	+ 774,813	0.58	0.57	+ 0.01

Comparativement aux données correspondantes de 1893, le mouvement et la recette de 1894 se sont accrus, respectivement, de 4.67 p. c. et de 6.38 p. c.

L'augmentation du nombre de voyageurs, en 1894, est principalement due aux transports effectués sur les lignes du Grand Central belge (401,558 voyageurs en plus), d'Anvers à Gand (227,030 en plus), du Nord-Belge (182,945 en plus), de la Flandre occidentale (67,650 en plus) et du Liégeois-Limbourgeois (45,750 en plus).

Le mouvement des voyageurs n'a déchu, en 1894, que sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (20,936 voyageurs) et de Chimay (2,884 voyageurs).

Quant à la progression des recettes, elle se rapporte notamment aux lignes du Grand Central belge (359,563 francs en plus), d'Anvers à Gand (286,417 francs en plus) et du Nord-Belge (83,233 francs en plus).

Un décroissement de recettes a été constaté, en 1894, sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (7,690 fr.) et de Malines à Terneuzen (2,739 fr.)

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1894	14,963	8,724 84
En 1893	14,528	8,220 45
Augmentation en 1894	635	504 39

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1894.	En 1893.	En 1894.	En 1893.
1 ^{re} classe.	2.98 %	2.78 %	8.95 %	8.71 %
2 ^e —	11.87 %	12.55 %	22.77 %	22.44 %
3 ^e —	85.15 %	84.89 %	68.28 %	68.85 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 31.08 p. c. du produit total de l'exploitation en 1894, et 29.66 p. c. en 1893.

§ 2. BAGAGES.

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

XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
Transports	taxés au minimum (colis).	53,303	49,577	+ 3,726	339,844	308,976	+30,868
	— au poids (quintaux).	431,317	446,587	+ 15,270			

Le produit de ces transports entre pour 0.82 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1894, et pour 0.75 p. c. en 1893.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

XXXVIII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	905,488	1,054,366	— 149,478	4,893,432	2,026,638	— 133,456
	— au poids (quintaux). . .	1,440,577	1,449,867	— 39,290			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.55 p. c. de la recette totale en 1894, et 4.95 p. c. en 1893.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
taxées au minimum (nombre).	435,479	430,847 + 4,332	24,490,527	23,968,823	+221,704
— au poids . . (tonnes).	16,289,455	15,752,827 + 536,328			

Par rapport au chiffre correspondant de 1893, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1894 a donc augmenté de 221,704 fr. ou de 0.92 p. c. Cet accroissement s'applique notamment aux lignes Nord-belges (146,504 francs en plus), au railway de Malines à Terneuzen (68,155 francs en plus), aux chemins de fer de la Flandre occidentale (57,803 francs en plus) et au réseau Grand Central belge (54,873 francs en plus).

Il y a eu diminution de recettes sur les lignes de Liège à Maestricht (194,717 francs en moins), du Liégeois-Limbourgeois (10,052 francs en moins) et d'Anvers à Gand (5,968 francs en moins).

Le produit de cette catégorie de transports constitue 58.16 p. c. de la recette générale en 1894, et 58.51 p. c. en 1893.

§ 5. FINANCES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1894.	1893.	Différence pour 1894.	1894.	1893.	Différence pour 1894.
Groups	191,058	221,834 — 30,746	38,832	47,587	— 8,755

La recette des articles de finances correspond à 0.09 p. c. du produit total de l'exploitation en 1894, et à 0.12 p. c. en 1893.

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1894.	1893.	Différences pour 1894.	1894.	1893.	Différences pour 1894.
transférés à grande vitesse	73	117 — 44	2,135	4,310	— 2,175
— à petite —	1,308	1,187 + 121	10,144	11,054	— 910
Ensemble . . .	1,381	1,304 + 77	12,279	15,364	— 3,085

La produit des expéditions d'équipages représente 0.03 p. c. de la recette générale en 1894, et 0.04 p. c. en 1893.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

		MOUVEMENT.		RECETTE.		
		1894. (¹)		1894.	1893.	Différences pour 1894.
Transports effectués (¹)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	1,652	42,943	44,662	— 1,719
		— par tête (animaux)	12,176			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	7,012	252,775	321,211	— 68,436
		— par tête (animaux)	146,119			
Ensemble : transports		taxés par envoi (expéditions) . . .	8,664	295,718	365,873	— 70,155
		— par tête (animaux)	158,295			

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.71 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1894. En 1893, cette proportion était de 0.89 p. c.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1894, à fr.	1,897,030	XXXVIII.
	en 1893, à fr.	2,080,531	
Diminution en 1894. fr.		183,481	

Les produits extraordinaires forment 4.56 p. c. de la recette totale en 1894, et 5.08 p. c. en 1893.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	
Voyageurs fr.	12,924,548	12,149,535	+ 774,813	
Bagages.	339,844	308,976	+ 30,868	
Marchandises	petites	1,895,182	2,026,638	— 133,456
	grosses	24,190,527	23,968,823	+ 221,704
Finances	58,852	47,587	— 8,755	
Équipages	12,279	15,364	— 3,085	
Chevaux et bestiaux	295,718	365,873	— 70,155	
Ensemble fr.	39,694,730	38,882,796	+ 811,934	
Produits extraordinaires	1,897,030	2,080,531	— 183,481	
Totaux fr.	41,591,780	40,963,327	+ 628,453	

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

(²) Il n'est pas possible de comparer le mouvement de 1894 à celui de 1893, la Compagnie du chemin de fer Gand-Eecloo-Bruges ayant, en 1894, établi sa statistique par le *nombre de têtes*, alors que, jusqu'en 1893 inclusivement, elle a représenté le trafic des animaux par le *nombre d'expéditions*.

Les recettes totales opérées en 1894 ont ainsi augmenté de 628,453 francs ou de 1.53 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1893.

Par rapport aux recettes encaissées par chacune des Compagnies en 1893, les produits perçus en 1894 présentent les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1894.	
	EN 1894.	EN 1893.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	4,553,597	4,266,552	+ 292,045	+ 23.06
Chimay	571,914	552,077	+ 19,834	+ 3.59
Flandre occidentale	3,426,587	3,063,629	+ 62,958	+ 2.05
Gand-Eecloo-Bruges	770,487	733,882	+ 36,605	+ 4.99
Gand-Terneuzen	670,433	617,314	+ 53,122	+ 8.60
Grand Central belge.	44,446,235	43,647,522	+ 468,713	+ 3.43
Hasselt-Maeseyck.	474,977	463,604	+ 8,373	+ 5.12
Liège-Maestricht	4,267,659	4,473,482	— 205,523	— 43.95
Liégeois-Limbourgeois.	2,659,550	2,663,772	— 4,222	— 0.16
Malines-Terneuzen	4,265,531	4,215,400	+ 50,131	+ 4.42
Nord belge.	45,407,506	45,289,449	— 481,613	— 4.49
Taviers-Embresin.	52,965	53,223	+ 29,742	+ 55.88
Termonde-Saint-Nicolas.	222,342	224,054	— 4,712	— 0.76
TOTAUX.	44,591,780	40,963,327	+ 628,453	+ 1.53

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1894, ont augmenté principalement sur les lignes du Grand Central belge (468,713 francs), d'Anvers à Gand (292,045 francs), de la Flandre occidentale (62,958 francs) et de Gand à Terneuzen (53,122 francs).

Par contre, ils ont diminué notamment sur les lignes de Liège à Maestricht (205,523 francs) et du Nord belge (481,613 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes, en 1894, est la plus forte sur les lignes de Taviers à Embresin (55.88 p. c.), d'Anvers à Gand (23.06 p. c.) et de Gand à Terneuzen (8.60 p. c.)

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

	En 1894.		En 1893.
Voyageurs	31.08	100. "	29.66
Bagages.	0.82		0.75
Marchandises { petites	4.55		4.95
{ grosses.	58.16		58.51
Finances	0.09		0.12
Équipages	0.05		0.04
Chevaux et bestiaux	0.71		0.89
Produits extraordinaires.	4.56		5.08

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XXXVIII donne la répartition, par Compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1894. XXXVIII.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1893.

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1894.	
	EN 1894.	EN 1893.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand.	942,171	773,311	+ 468,860	+ 24.83
Chimay	355,422	384,442	— 26,020	— 6.82
Flandre occidentale	4,731,575	1,736,944	— 5,369	— 0.31
Gand-Eecloo-Bruges.	418,033	399,825	+ 18,208	+ 4.55
Gand-Terneuzen	334,812	330,123	+ 4,719	+ 4.43
Grand Central belge.	7,012,816	7,167,382	— 124,566	— 4.74
Hasselt-Maeseyck	464,754	163,502	+ 1,252	+ 0.76
Liège-Maestricht	698,524	844,715	— 146,494	— 17.31
Liégeois-Limbourgeois.	1,720,273	4,653,714	+ 66,559	+ 4.02
Malines-Terneuzen	725,875	682,456	+ 43,419	+ 6.36
Nord belge	5,729,161	5,625,723	+ 103,438	+ 4.84
Taviers-Embresin	41,552	29,585	+ 11,967	+ 40.45
Termonde-Saint-Nicolas	181,986	444,997	+ 36,989	+ 25.51
Totaux.	20,086,984	49,933,719	+ 453,265	+ 0.77

Le décroissement total des dépenses en 1894, par rapport à celles de 1893, est donc de 453,265 francs, ou de 0.77 p. c.

Ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des réductions dans les frais de l'exploitation ont été réalisées, principalement sur les lignes de Liège à Maestricht (17.31 p. c.) et de Chimay (6.82 p. c.)

Par contre, les dépenses ont augmenté, notamment sur les lignes de Taviers à Embresin (40.45 p. c.), de Termonde à Saint-Nicolas (25.51 p. c.) d'Anvers à Gand (24.83 p. c.) et de Malines à Terneuzen (6.36 p. c.).

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1894, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.	
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée	1,481 ^k .528	1,477 ^k .965	+ 5 ^k .365	XXXVII.
Parcours kilométrique des trains	11,075,570 ^k	10,962,642 ^k	+ 112,728 ^k	XXXVIII.
Recettes brutes fr.	41,591,780	40,965,527	+ 628,453	
Dépenses d'exploitation	20,086,984	19,953,719	+ 153,265	
Recettes nettes fr.	21,504,796	21,029,608	+ 475,188	
Rapport proportionnel des dépenses d'explo-				
tation au total général des recettes	48.50 p. %	48.66 p. %	— 0.36 p. %	

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

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Recette fr.	28,077 36	27,716 03	+ 361 33
Dépense	13,560 12	13,487 27	+ 72 85
Bénéfice	14,517 24	14,228 76	+ 288 48

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

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Recette fr.	3.7553	3.7366	+ 0.0187
Dépense.	1.8136	1.8183	— 0.0047
Bénéfice.	1.9417	1.9183	+ 0.0234

VII.

Personnel.

XXXIX. L'annexe XXXIX présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1894.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1893 :

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	2,603	2,535	+ 68
Agents divers et ouvriers.	8,349	8,323	+ 26
Totaux.	10,952	10,858	+ 94

VIII.

Accidents.

XL. L'annexe XL donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1894, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1893, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusifiés.	Total.
A. Par le fait du service {				
(collisions et déraillements) { Voyageurs.	»	»	»	»
Agents des Compagnies.	»	»	»	»
Ensemble. {				
En 1894.	»	»	»	»
En 1893.	»	»	»	»
Différences pour 1894.	»	»	»	»

NOMBRE DE VICTIMES					
		Tués.	Blessés.	Contuslonnés.	Total
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs.	4	3	1	8
	Agents des Compagnies.	44	30	»	44
	Personnes étrangères au service . .	24	17	1	42
Ensemble.	{ En 1894. . .	39	50	2	91
	{ En 1893. . .	28	42	4	74
Différences pour 1894. . .		+ 11	+ 8	— 2	+ 17
TOTAUX . .	{ En 1894. . .	39	50	2	91
	{ En 1893. . .	28	42	4	74
Différences pour 1894. . .		+ 11	+ 8	— 2	+ 17

IX.

Contraventions.

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

	En 1894.	En 1893.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	65	60
Entraves apportées à la circulation des trains	33	28
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail-ways	»	1
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	24	3
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers. . .	95	116
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	20	11
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	»	»
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	3	4
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	8	3
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	2	1
Totaux	250	227
Augmentation en 1894	23	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1894, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Achèvement de la seconde voie entre Saint-Nicolas et Lokeren.

Installation de la lumière électrique à la station de la Tête-de-Flandre.

Prolongement d'une voie d'évitement à Beveren-Waes.

Acquisition de terrain et établissement d'une voie de croisement à Nieukerken.

Acquisition de terrain pour le déplacement de la station de Mille-Pommes.

Établissement de voies secondaires à Saint-Nicolas-Waes et à Gand-Waes.

Construction et mise en service du nouveau steamer de passage de l'Escaut « *Baron Prisse*. »

Construction de 6 voitures mixtes, de 2 voitures de deuxième classe, de 15 voitures de troisième classe et de 10 wagons fermés de 10 tonnes. Tous ces véhicules sont construits sur châssis métallique.

Mise en vigueur de nouveaux tarifs et conditions réglementaires pour le transport, en service intérieur de la Société : 1° des voyageurs et des bagages (avec un supplément); — 2° des marchandises, tapissières, valeurs, etc. (avec 3 suppléments).

Adhésion : 1° à diverses modifications de tarifs proposées par l'administration des chemins de fer de l'État belge, pour les relations mixtes et internationales; — 2° aux différentes mesures introduites par la même administration en ce qui concerne le mode de partage des taxes des divers tarifs de marchandises, etc., et le règlement des indemnités payées en service commun et international.

Organisation de trains de voyageurs supplémentaires pendant la durée de l'Exposition universelle d'Anvers.

Chimay.

Remplacement de billes en chêne par des traverses créosotées en hêtre, sur une longueur de 2,920 mètres de la voie principale.

Exécution de 270 mètres carrés d'empierrement à Seloignes-Monceau.

Pose de 303 mètres de clôture en vieilles billes aux stations de Chimay, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite et Romerée.

Améliorations diverses aux maisonnettes de gardes des passages à niveau nos 24 et 29.

Construction, à la station de Chimay, d'un aqueduc de 42 mètres de longueur, pour l'écoulement des eaux.

Application : 1° des bases et conditions du tarif exceptionnel provisoire n° 15 du chemin de fer de l'État belge, aux transports de pierrailles pour ballastage d'Yvoir à Momignies (frontière); — 2° d'un tarif spécial commun, aux transports de chaux en vrac de Berzée à Momignies (frontière).

Flandre occidentale.

Remplacement de 7,658 mètres de rails en fer par des rails d'acier de 9 et de 12 mètres, de 38 kilogrammes.

Consolidation de certaines parties de voie par la pose de 30,270 plaques intermédiaires d'acier.

- Établissement de 713 mètres de nouvelles voies de service dans différentes stations.
- Installation d'une plaque tournante pour locomotives et construction d'un magasin à marchandises à Thielt.
- Établissement d'une rampe de chargement à Meulebeke.
- Extension des pavages des cours de déchargement à Menin et à Thielt.
- Remplacement de 20 barrières à lisses par des barrières roulantes en fer.
- Création d'un point d'arrêt au hameau de Sainte-Catherine-Cappelle, entre les stations de Lendelede et Heule.
- Mise en service d'une nouvelle locomotive à marchandises.
- Mise en service de 4 voitures mixte, de 10 voitures à voyageurs de 3^e classe à couloir central, de 6 wagons fermés de grande capacité, de 6 wagons à chicorée, de 2 wagons à coton et à laine, tous munis de freins à vis et d'un wagon-box.
- Installation aux ateliers des voitures, de plusieurs machines-outils à travailler le bois.
- Introduction de deux suppléments au tarif intérieur de la Société, pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc.
- Adhésion à l'application en services mixtes et internationaux de plusieurs tarifs spéciaux, et à certains déclassements de marchandises.
- Création d'un service supplémentaire de trains entre Thielt et Ingelmunster, pour améliorer les correspondances aux points d'échange.

Gand-Eecloo-Bruges.

- Renouvellement de 9,825 mètres de rails en fer de 6 mètres de longueur par des rails en acier de 9 et de 12 mètres, type État belge.
- Remplacement de 1,690 traverses en sapin par des traverses en chêne.
- Extension des voies dans la station de Balgerhoek et acquisition de 60 mètres de terrain pour le dit travail.
- Construction d'un séchoir pour bâches, à Eecloo.
- Construction d'une nouvelle loge de garde-barrières près de la station de Steenbrugge et prolongement d'une voie de garage dans cette station.
- Établissement d'un puits artésien et placement d'un nouveau réservoir en tôle de 20 mètres cubes, pour l'alimentation des locomotives, dans la station de Gand.
- Placement, dans la station de Gand, d'une plaque tournante de 13^m.50 pour le virage des locomotives.
- Construction, dans les ateliers d'Eecloo, de 2 wagons fermés de 40 tonnes chacun.
- Achat de 2 locomotives type 10 État belge, de 6 voitures mixtes de 1^{re} et de 2^e classe à trois essieux, grande capacité.
- Achat d'un appareil de levage pour locomotives et voitures.

Gand à Terneuzen.

- Changement apporté à l'habitation du chef de station à Selzaete.
- Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport, en service intérieur de la Société, des voyageurs, bagages, marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, etc.

Grand Central belge.

- Remplacement de 7,424 rails en fer par le même nombre de rails en acier.
- Établissement, dans les stations de La Sambre, d'Aerschot et de Walcourt, d'appareils d'enclenchement pour la manœuvre à longue distance des excentriques et des signaux.
- Construction d'un hangar aux marchandises dans la station de Doische.

Agrandissement des terre-pleins de chargement des stations de Gastuche et d'Hanzinne.
Construction d'un bâtiment pour lampisterie, dans la station de Florennes (Sambre-et-Meuse).

Modification des voies des stations de Weert-Saint-Georges, Court-Saint-Étienne et Munsterbilsen.

Agrandissement des bâtiments des recettes des stations de Couvin et d'Oret.

Établissement à titre d'essai, à partir du 4 janvier 1894, d'un point d'arrêt pour voyageurs, entre Lierre et Nylen.

Le 22 janvier 1894, ouverture à l'exploitation de la ligne vicinale de Sichem à Montaigu.

Mise en vigueur : 1° de tarifs spéciaux pour le transport des voyageurs et des bagages par trains de plaisir ou par trains ordinaires vers Anvers-Est, pendant la durée de l'Exposition universelle; — 2° de nouveaux tarifs et conditions réglementaires pour les transports d'animaux vivants et de véhicules de chemin de fer, en services communs belge-rhénan-westphalien, belge-allemand, belge-sud-ouest-allemand et belge-bavarois; — 3° de nouveaux prix pour les envois de graviers de Maestricht à Diepenbeek; — 4° d'un nouveau tarif général pour le transport des marchandises, valeurs, œuvres d'art, etc. applicable en service intérieur Grand Central belge, aux relations hollando-belges.

Création de tarifs exceptionnels ou spéciaux pour le transport des marchandises suivantes : 1° déchets de coton importés d'Angleterre, expédiés d'Anvers vers différentes localités allemandes; — 2° pièces de machines envoyées d'Anvers vers différentes stations allemandes; — 3° brai (goudron minéral solide) expédié en service belge-westphalien; — 4° produits destinés au couchage et à l'alimentation des animaux, envoyés en service belge-allemand; — 5° blendes grillées expédiées de Melick-Herkenbosch à Lommel; — 6° cotons bruts importés directement d'Amérique, envoyés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne; — 7° racines de chicorée expédiées vers Agram (Zagrab) en service belge-sud-autrichien; — 8° chaux en vrac envoyée de Berzée à Momignies (frontière); — 9° salpêtre du Chili transporté entre Anvers et Spaichingen (Wurtemberg); — 10° graviers expédiés de Maestricht vers Aerschot; — 11° twists anglais; — 12° céréales envoyées d'Anvers vers Budel, Weert, Kelpen, Baexem, Haelen, Ruremonde et Maestricht; — 13° engrais et matières premières pour la fabrication des engrais artificiels, expédiés en service international belge-rhénan-westphalien; — 14° loupes de fer transportées de Hattingen vers Anvers en service international belge-rhénan-westphalien; — 15° minerais de nickel, minerais de cobalt et chromates de fer envoyés d'Anvers vers différentes localités de l'Allemagne; — 16° graines de betteraves expédiées de la Russie vers Louvain.

Introduction de suppléments à divers tarifs de transport pour les voyageurs, les bagages et les marchandises, en services intérieur, mixtes et internationaux.

Application de réductions de tarifs en faveur de divers produits : china-clay, terre et pierres à faïence, silex moulu, charbon anglais, planches, etc.; — traverses et excentriques; — fruits frais et paniers neufs vides.

Extension, à certaines gares, de l'application de divers tarifs de transport pour marchandises.

Prorogation du délai d'application de réductions de tarifs en faveur des transports de : 1° fruits frais et paniers neufs vides; — 2° crapauds; — 3° traverses et excentriques; — 4° brai (goudron minéral solide).

Hasselt à Maaseyck.

Mise en œuvre de 636 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 3,677 billes en sapin et en chêne par de nouvelles billes en chêne, de plus fortes dimensions.

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

Liège à Maestricht.

Mise en œuvre de 648 mètres de rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 5,427 biles en chêne par des traverses de même essence, mais de plus fortes dimensions.

Établissement de 289 mètres de voies de service à la station de Maestricht, avec deux croisements et deux changements de voie neufs, en acier, et accessoires.

Substitution de 9 barrières basculantes à mouvement simultané, à 9 barrières à lisses ordinaires, aux passages à niveau n°s 4, 8, 24 et 22 et aux points d'arrêt de Souverain-Wandre, Pont d'Argenteau, Souvré (Visé), Maarland (Hollande) et station de Gronsveld.

Mise en œuvre de 2 changements de voie et de 2 croisements neufs en acier, en remplacement d'appareils en fer.

Allongement des quais de la halte du Château de Cheratte.

Construction d'un ponceau de 2^m50 d'ouverture à la cumulée 17825, sous Mouland, en remplacement d'un aqueduc de 4^m00 d'ouverture.

Construction d'un bâtiment pour magasin, lampisterie, latrines et urinoirs à la station de Jupille.

Construction d'une annexe à la maisonnette n° 13 à Wandre.

Construction d'un soubassement en pierres de taille au bâtiment des recettes à Gronsveld, en remplacement de celui existant en briques.

Pose de bordures en pierres de taille pour les quais à voyageurs aux stations de Visé et de Gronsveld.

Placement d'un signal à distance près de la remise aux voitures à Maestricht.

Placement de deux signaux à distance protégeant le passage à niveau n° 37 à Maestricht.

Construction d'une marquise pour voyageurs à la halte de Pont d'Argenteau.

Placement d'un gabarit de chargement à la station de Visé.

Construction d'une rigole en pierres de taille, couverte en tôles, contenant le fil de fer actionnant le sémaphore établi contre le passage à niveau n° 38, à Maestricht.

Extension des voies de raccordement des Forges et Tôleries liégeoises à la station de Jupille.

Construction et ouverture à l'exploitation, à la station de Cheratte, des voies du raccordement du charbonnage d'Abhooz.

Acquisition d'un jeu complet de bielles de rechange pour machines-tramways se composant de deux bielles motrices, quatre bielles d'accouplement et deux bielles de distribution.

Acquisition de 40 wagons à charbon et de pièces de rechange pour ces véhicules, consistant en consoles de caisse, boisseaux de buttoirs, boîtes à huile, ranchers de caisse, croix de Saint-André; le tout en acier coulé.

Acquisition et transformation en type État-Belge de 4 bielles motrices en fer fin grain pour machines ordinaires.

Réfection de 20 wagons à charbon, modifications apportées aux fusées des essieux, boîtes à huile et traverses extrêmes.

Remplacement de 5 essieux de wagons et de 35 bandages en acier aux machines, tenders, voitures et wagons.

Renouvellement du faisceau tubulaire en laiton aux chaudières de 2 locomotives.

Renouvellement de 30 bâches, de 25 chaufferettes et des garnitures à 4 voiture de première classe.

Publication de nouveaux tarifs et conditions réglementaires applicables aux transports de voyageurs, de bagages et de chiens, en service intérieur belge de la Société.

Mise en vigueur : 1° d'un tarif spécial pour le transport de litière de tourbe à destination des chemins de fer de l'Est français et des réseaux au-delà; — 2° d'un tarif exceptionnel provisoire n° 31bis pour le transport de houille, coke et briquettes de charbon à l'intérieur de la Belgique.

Prorogation des tarifs exceptionnels provisoires n° 6 et 6bis pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon à l'entrée en Belgique.

Adhésion aux tarifs réduits du 1^{er} octobre 1894, en faveur de l'agriculture et de la sylviculture.

Suppression d'un grand nombre de trains de marchandises les dimanches et les jours fériés.

Liégeois-Limbourgeois.

Construction de 2 annexes en briques et de 2 puits en béton aux loges n° 14 et 15 de la sous-section de Liège à Tongres.

Renouvellement de 13,350 mètres de voie, au moyen de billes en chêne et en sapin d'un plus fort calibre.

Renouvellement de 4,379^m58 de voie, au moyen de rails en acier, d'un poids de 38 kilogrammes par mètre, pour remplacer des rails en fer.

Construction d'un perron et appropriation de la loge n° 5 pour la nouvelle halte à voyageurs de La Préalles.

Placement de 2 heurtoirs à la station de Liers.

Agrandissement des voies de la station de Liers. (Travaux en cours d'exécution).

Installation d'appareils d'enclenchement des signaux et excentriques à la station commune de Flémalle (Nord-Belge).

Enclenchement des signaux et barrières aux loges 4 et 5 de la sous-section de Liège à Tongres et placement de deux sémaphores.

Placement d'une guérite en bois pour le garde-barrières du passage à niveau du Thier à Liège.

Ouverture d'une halte à La Préalles.

Introduction de 2 suppléments aux tarifs et conditions réglementaires applicables, en service intérieur de la Société, aux transports de marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, etc.

Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel provisoire n° 1 pour le transport, en service intérieur de la Société, des houilles, coke et briquettes de charbon.

Malines à Terneuzen.

Revêtement des nouveaux quais à Terneuzen.

Forage d'un puits artésien à Saint-Nicolas.

Agrandissement des quais de chargement à Kijkuit, à Bornhem et à Saint-Nicolas.

Extension de l'éclairage électrique de la station de Saint-Nicolas.

Construction d'un nouveau quai à Tamise.

Acquisition d'un terrain pour l'agrandissement de la gare de Saint-Nicolas (côté Est).

Agrandissement de la station d'Axel.

Construction de nouveaux ateliers de peinture à Saint-Nicolas.

Acquisition de 50 nouveaux wagons pour laines et cotons.

Construction d'un train pour réservoir à eau, d'un wagon à bagages, de deux voitures de 3^e classe (grande capacité) et d'une voiture mixte de 1^{re} et 2^e classe (grande capacité).

Acquisition d'un appareil de levage composé de 4 verrins et 4 traverses, d'une machine à forer et aléser, avec accessoires, et d'un marteau-pilon à vapeur à double effet.

Introduction d'un 3^e supplément aux tarifs et conditions réglementaires applicables aux transports de voyageurs et de bagages en service intérieur de la Société.

Nord belge.

Construction d'une maison de garde au passage à niveau de la station d'Ougrée.

Exécution de divers travaux pour assurer l'écoulement des eaux aux abords du passage à niveau du Heitay.

Agrandissement de la maison de garde au passage à niveau de la station d'Andenne.

Remplacement des barrières à lisses en bois par des barrières roulantes en fer, type économique, de 7^m15 d'ouverture, au passage à niveau n° 106.

Installation d'un lanterneau pour l'éclairage et la ventilation du bureau de la petite vitesse, et agrandissement de la chaufferie à Longdoz.

Installation d'une canalisation d'eau potable dans la gare, les logements et les ateliers à Kinkempois.

Installation de filtres Chamberland, système Pasteur, dans le bâtiment de la gare et dans les deux maisons habitées par le chef de district et deux cantonniers, à Tilleur.

Installation d'un poste d'enclenchements à l'extrémité nord de la gare de Jemeppe et amélioration du système de protection de la traversée des voies Nord-belges par la voie du charbonnage de la Concorde.

Installation de deux postes d'enclenchements à Flémalle-Grande.

Installation de signaux et enclenchements à Flémalle-Haute.

Construction d'une halle aux marchandises à Ampsin.

Établissement d'une voie en impasse et allongement du quai à voyageurs de gauche à Huy.

Remplacement de la bordure en gazon du quai central des voyageurs, par une bordure en pierre de taille et remplacement de la conduite de 0^m135 de diamètre, par une conduite de 0^m200 de diamètre, pour l'alimentation des deux grues hydrauliques vers Liège, à Statte.

Prolongement de 46 mètres de la voie de garage de gauche à Sclaigheaux, en vue de permettre le chargement direct des minerais amenés par la voie étroite de la Société minière de Somme et Vezin.

Installation du block-system à l'entrée de la gare de Namur.

Établissement d'un quai à bestiaux, déplacement du pont à bascule de 30 tonnes et modification de l'empierrement de la cour aux marchandises à Dave.

Modification de la distribution intérieure du rez-de-chaussée du bâtiment des voyageurs à Godinne.

Allongement de 24 mètres du quai à voyageurs à Waulsort.

Modification de locaux affectés au service de la douane dans la halle aux marchandises ; — remplacement du dallage en ciment par un carrelage céramique entre la chaufferie et le quai des voyageurs ; — construction d'un hangar au dessus du quai de transbordement et reconstruction du quai ; — établissement du raccordement Puissant et Rombaux ; — installation d'une guérite pour l'agent de la douane, d'une voie de manœuvre et d'un appareil d'enclenchements vers Binche ; — à Erquelines.

Allongement des quais à voyageurs à Erquelines-Village.

Amélioration des clôtures des gares de Solre-sur-Sambre, Labuissière, Fontaine-Valmont, Lobbes et Thuin.

Allongement de la voie de ceinture et pose d'un nouveau garage (en cours), à Labuissière.

Remplacement de conduites de gaz par d'autres de plus fort diamètre et établissement d'un raccordement des moulins à vapeur à Saint-Martin.

Dégagement du vestibule, agrandissement du bureau central et plafonnage de la salle du buffet ; — remplacement d'un heurtoir en charpente ; — à Quévy.

Transformation de l'arrêt en halte, agrandissement du bâtiment et allongement des quais, à Blaregnies.

Installation d'un indicateur-tournant vers Hautmont, à Frameries.

Éclairage du bâtiment des voyageurs de la gare de Longdoz au moyen du bec Auer.

Installation aux guichets de tableaux à plaques mobiles donnant aux voyageurs les indications suivantes : *Classe du train* — *Destinations principales et correspondances* — *Heure de départ*.

Installation d'une chaufferie avec chaudière Field et appareil réchauffeur à la vapeur type Nord.

Installation d'un poste téléphonique central à l'Inspection générale, permettant aux postes téléphoniques suivants de communiquer entre eux :

- 1° Bureau télégraphique de l'Inspection générale;
- 2° Bureau de l'Inspecteur général;
- 3° Bureau du chef des bureaux du Contrôle;
- 4° Gare de Longdoz;
- 5° Gare de Kinkempois (marchandises);
- 6° Gare de Kinkempois (voyageurs);
- 7° Bureau de l'Inspecteur de la Traction à Kinkempois;
- 8° Gare privée de Renory.

Substitution du chauffage par chaufferettes au chauffage par briquettes dans les voitures de 3^e classe.

Amélioration de l'éclairage d'une partie des voitures de 2^e classe, en substituant des lampes de 4^{re} classe à bec rond aux lampes à bec plat.

Éclairage des fourgons des conducteurs des trains de marchandises au moyen de lanternes d'applique au pétrole.

Éclairage des quais à voyageurs et d'une partie des voies de Flémalle-Haute au moyen de lampes intensives au pétrole (système Nieuwenhuys).

Contrôle électrique des aiguilles et signaux manœuvrés des postes Saxby n^{os} 4 et 2, à Flémalle-Haute. Installation d'une relation téléphonique entre ces deux postes.

Établissement d'une relation électrique par appareil de correspondance à guichets entre la bifurcation de Flémalle-Haute et le poste n^o 4 de cette gare.

Établissement de relations entre :

- 1° La gare de Seraing et le raccordement de l'Espérance;
- 2° La gare d'Hermalle et la gare privée de la Vieille-Montagne, à Flône;
- 3° La gare d'Andenne et les raccordements Verlaine et Monoyer;
- 4° La gare de Dave, la halte de Tailfer et le raccordement de M. Wérotte, à Tailfer.

Extension de l'éclairage électrique à Huy et installation, dans cette même gare, d'un cabestan électrique pour manœuvres à la poulie et d'un transport de force pour actionner un moteur électrique commandant une pompe de réserve pour l'alimentation d'eau de la gare.

Installation d'une sonnerie d'annonce des trains au passage à niveau de la gare de Namèche.

Contrôle électrique des disques à distance de la gare de Jemeppe.

Extension de l'éclairage au gaz de la gare de Dinant.

Installation d'un téléphone entre le bureau du surveillant du dépôt et l'habitation du chef de dépôt de Saint-Martin.

Contrôle électrique et aiguilles au poste n^o 4 et au poste D de la gare d'Erquelinnes.

Amélioration de l'éclairage des quais du point d'arrêt de Genly et des haltes de Blaregnies et de Cuesmes.

Installation et contrôle électrique d'un avertisseur tournant de bifurcation à Frameries.

Installation d'une grosse sonnerie d'annonce des trains à la bifurcation d'Hautmont.

Application d'un treuil de manutention (appareil Brotherhood) et d'un abri-toiture à la machine n^o 85.

Reconstruction de 41 caisses de fourgons, dans un nouveau type.

Installation de portes à barreaux à 7 voitures-tramways.

Introduction de 2 suppléments aux tarifs et conditions réglementaires applicables aux transports, en service intérieur de la Compagnie, des voyageurs, bagages et chiens.

Application, dans un but d'uniformité, de l'amende de 2 francs, aux voyageurs trouvés sans billet dans les trains internationaux.

Acceptation au transport en débet des membres de la Chambre des Représentants.

Adoption de paiements fractionnés par trimestre des abonnements généraux de 3^e classe pour les apprentis et les ouvriers ayant droit aux billets de semaine.

Mise en vigueur d'un tarif direct pour le transport des marchandises, via Anvers, vers les

ports desservis par les steamers de la Compagnie de navigation *La Forenese*, de l'*Ostlandsche* et du *Norddeutscher Lloyd*.

Publication : 1° de tarifs exceptionnels provisoires n°s 31 et 31bis pour les combustibles expédiés en services mixtes par quantités de 50 tonnes ; — 2° de nouveaux tarifs belges-allemands pour le transport d'animaux vivants et de véhicules de chemin de fer.

Application des bases et conditions du tarif exceptionnel provisoire n° 15 du chemin de fer de l'Etat belge aux transports de pierrailles pour ballastage d'Yvoir à Momignies (frontière).

Prorogation des tarifs exceptionnels n°s 6 et 6bis de 1892, pour le transport des combustibles belges expédiés vers les stations du nord du pays.

Application restreinte, par les bureaux-frontières, d'une taxe de fr. 0.50 pour levée d'acquit de transit sommaire.

Réglementation de l'acceptation au transport des levures expédiées par chemin de fer.

Ouverture à tous les services de la gare de Flémalle-Grande.

Mise en correspondance, à Liège, de 2 trains express avec le train de luxe « Ostende-Vienne ».

Prolongement : 1° jusqu'à Mons, du parcours d'un train-tramway d'Aulnoye à Frameries ; — 2° jusqu'à Quévy, du parcours d'un train-tramway de Mons à Frameries.

Arrêt supplémentaire : 1° d'un train à la station de Schlaigheux ; — 2° de 2 trains au passage à niveau d'Erquelinnes-village ; — 3° de 2 trains à la halte de Blaregnies.

Taviers à Embresin.

Transformation de la gare de transbordement de Noville-Taviers ; augmentation de 110 mètres de la longueur des voies de transbordement et réfection de la voie principale de la susdite gare.

Construction et mise en usage de 9 wagons découverts à marchandises de 5 tonnes chacun.

Termonde à Saint-Nicolas.

Pose de trois ponts à peser, système Flamache.

Construction d'une guérite pour le signaleur au raccordement de Grembergen.

Placement de rails en acier sur 2,250 mètres de voies.

Remplacement de chaînettes servant à l'accrochage des battants mobiles des wagons cavaliers par des crochets s'abaissant automatiquement.

Remplacement de deux chaudières de locomotives.

Mise en service de 10 wagons à laine et à coton.

Distribution de billets de voyageurs à double usage.

Réglementation des transports de voyageurs effectués à prix réduits de 50 p. c.

Réglementation des suppléments de prix de transport à payer par les voyageurs changeant de classe de voiture en cours de route.

Élaboration d'un nouveau tarif intérieur pour le transport des voyageurs et des bagages, et d'un autre pour le transport des marchandises, chevaux, bestiaux, etc.

Déclassement de diverses marchandises en services mixte et international.

Réglementation de la marche des trains entre les stations de Hamme et de Waesminster.

Suppression des trains mixtes.

Organisation de 2 nouveaux trains de marchandises.



(108)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
Capital utile de premier établissement (annexes II et XXIX)	Capitaux appliqués à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, at-lers, matériel fixe, etc., etc. ainsi qu'aux travaux de parachèvement.	4,099,626,662 60
	Acquisition du matériel de traction et de transport pour l'ensemble du réseau	225,865,733 83
	Coût du matériel racheté aux compagnies.	67,071,388 24
		1,392,564,084 37
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1)		44,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (2)		23,326,566 26
Intérêts	des recettes nettes de l'exploitation.	27,470,306 24
	des soldes annuels accumulés (3)	114,299,649 26
		143,769,955 50
Recettes brutes de l'exploitation (4)		3,463,577,423 55
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (4).		5,024,009 73
		3,468,601,132 30
Ensemble .		5,034,352,177 22

(1) Voir annexe VI.

(2) — — XXII.

(3) Déduction faite de fr 4,240,633-61 représentant les intérêts bonifiés au Trésor, du chef des pensions liquidées depuis 1844.

(4) Voir annexes IX et X.

l'origine jusqu'en 1894.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Dotation pour amortissement dont le Trésor a disposé.		76,492,960 48
Reste à amortir (tableau II)		1,316,071,124 49
Capital utile, base des charges, déduction faite de l'amortissement indirect (voir annexe II). . . fr.		1,392,564,084 37
Intérêts et amortissement (1)		1,189,293,665 65
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (1) . .		178,790,325 03
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière (1)		40,866,438 83
Sommes liquidées, en exécution d'un arrêt en date du 26 avril 1883, au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1)		4,639,518 57
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails		495,625 87
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances.		1,931,075 82
Dépenses d'exploitation (annexe VI)		2,027,445,111 07
Pensions servies depuis l'origine de l'exploitation aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer et qui sont imputées sur le budget de la Dette publique (2)		7,470,134 »
Total du passif. fr.		4,810,495,679 21
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation	41,090,438 79
	Renouvellement des approvisionnements liquides à charge du budget annuel	23,326,566,26
	Soldes actifs en caisse, fin 1894	53,096,239,43
	accumulés (2) intérêts en compte courant (3).	136,343,253 81
Ensemble. fr.		5,034,352,177 22

(1) Voir annexe VIIbis.

(2) — — VII.

(3) (Actif) 153,769,953 — (Passif) 2,426,701 69.

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. 363,015,672 78	378,312,865 05
b) — en construction (voir p. 48)	9,450,624 30	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	6,446,567 97	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		543,593,460 93
a) Lignes en exploitation	fr. 456,009,424 40	465,280,295 88
b) Parachèvement y relatif	9,271,474 78	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées (1) :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,438,677 46	494,612,687 04
b) Parachèvement y effectué par l'Etat.	59,474,009 85	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		9,379,977 99
E. Intérêts intercalaires des capitaux . . . { Lignes en exploitation		48,252,774 25
	{ — en construction	
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.		38,563,914 74
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.		40,524,642 95
H. Acquisition { pour l'ensemble du réseau exploité		292,937,421 77
I. matériel { repris aux compagnies.		
Total du capital de premier établissement (2)		4,408,405,703 50

(1) Y compris 12,500,000 francs, restant dus pour le rachat de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise.

(2) Voir détails, annexe XXIX.

exploitées et lignes en construction au 31 décembre 1894.

PASSIF.

				CAPITAUX
				AMORTIS
				ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement du capital utile.	{	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886 (1)	fr. 43,640,992 21	76,492,960 18
		à 3 ½ p. % { des capitaux unifiés fin 1886, soit } à partir de 1887 (2) }	31,955,567 »	
		à 3 ½ p. % des capitaux correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation depuis 1887	896,400 97	
Amortissement indirect.	{	Aliénations d'immeubles (3)	fr. 3,827,143 49	(4) 6,146,567 97
		Participation des villes dans divers travaux (3)	394,484 88	
		Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Troad (3) .	4,361,892 99	
		Travaux { Anvers à Tilbourg	278,449 44	
		abandonnés. { Wavre à Jodoigne	78,524 40	
		Cession de bâtiments à l'administration des télégraphes.	209,409 37	
Ensemble des amortissements			fr. 82,639,528 45	
Reste à amortir.	{	Lignes en exploitation (5)		4,3160,74,124 49
		Lignes en construction. { Capital (v. p. 45).	9,450,624 30	9,695,054 46
			Intérêts intercalaires	
Total égal à l'actif fr. . .				4,408,405,703 50

(1) Annexe n° 1 du Compte rendu de 1836 et n° VII de 1887.

(2) Annexe VIII du Compte rendu de 1887.

(3) Annexe X.

(4) Cette somme est déduite, page 2, pour établir le capital utile servant de base aux charges d'intérêt et d'amortissement.

(5) En y ajoutant fr. 76,492,960-18 d'amortissement, on obtient fr. 4,592,564,084-57, montant du capital utile.

DOIT.

N° III. — COMPTE DE

Dépenses d'exploitation approximatives.	Services communs.	fr. 4,411,712 29	
	Voies et travaux	49,423,047 57	
	Traction et matériel	40,415,245 21	
	Transports.	22,991,285,85	(1) 86,537,469 39
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	4,977,646 03	
Crédits supplémentaires pour les exercices périmés et clos et rattachés au Budget de l'exercice 1894		fr. 318,532 44	
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1).		fr.	66,437,419 79
		Fr.	152,974,889 48

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

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr. 41,149,530 44	46,067,565 26	50,449,400 64
			Amortissem ^t . 4,457,899 57		
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . . 426,451 84	4,381,835 38	
			Amortissem ^t . 33,683 74		
Capital dépensé depuis 1887 . .	Intérêts. . . 4,160,058 28	4,381,835 38			
			Amortissem ^t . 221,777 40		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes					3,079,797 30
Loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale					219,600 »
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails					47,500 »
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps.					64,830 48
Pensions servies aux anciens fonctionnaires et employés du chemin de fer de 1844 à 1894 (1) fr.					7,470,134 »
Solde pour balance. . .	{	Encaisse de l'exploitation.	53,096,239 45	489,439,492 96	
		Intérêts en compte courant.	436,343,253 81		
Fr.					252,723,233 38

(1) Voir détail annexe VII.

L'EXPLOITATION. — *Exercice 1894.*

AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs	fr. 51,369,532 44	
	Tickets d'entrée dans les stations	170,231 40	
	Bagages	4,541,544 91	
	Petites marchandises	9,994,560 97	
	Grosses marchandises	84,828,963 46	152,891,046 80
	Finances	479,458 30	
	Équipages	72,403 30	
	Chevaux et bestiaux	4,596,393 66	
	Produits extraordinaires (voir détails pp. 52 et 53)	3,140,958 66	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			83,842 38
Fr. (1) 152,974,889 48			

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

Exercice 1894. — Charges et ressources (1).

Solde au 31 décembre 1893	De l'encaisse de l'exploitation (2).	fr. 49,877,751 30	478,719,573 50
	Des intérêts en compte courant (2).	428,841,822 20	
Intérêts à 3 ½ p. o/o des soldes accumulés.		6,403,607 25	74,003,681 88
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1894		66,437,449 79	
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3\frac{1}{2} \text{ p. o/o}}{2}$)		4,162,654 84	
Fr. 252,723,235 38			

(1) Depuis l'origine (voir annexe VII), ce compte a été redressé du chef des pensions prises en charge ci-contre.

(2) Chiffres redressés en raison de l'apurement du budget de 1895 et des intérêts correspondant à la prise en charge des pensions civiles figurant ci-contre.

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

	1890.	1891.	1892.	1893.	1894 (1).	
Recettes brutes.	141,251,819 07	142,816,555 82	140,026,349 80	145,609,996 07	152,974,889 18	
Intérêts des soldes actifs accumulés (a)	4,774,210 24	5,123,458 56	5,509,329 79	5,848,034 65	6,403,607 25	
Intérêts de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation (a)	1,001,110 17	1,025,360 72	1,007,053 62	1,120,288 42	1,162,654 84	
Ressources totales.	147,027,139 48	148,967,375 10	146,542,733 21	152,578,319 14	160,541,151 27	
Dépenses d'exploitation	84,045,523 46	84,224,514 76	82,480,428 76	81,593,514 69	86,537,469 39	
Annuités de pensions depuis l'origine	"	"	"	"	(2) 7,470,134 "	
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	5,076,145 53	5,153,667 91	4,995,228 91	5,289,256 27	5,299,397 30	
Intérêts y relatifs en compte courant (a)	46,603 51	47,282 09	45,895 75	48,468 49	47,330 48	
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails (a).	17,500 "	17,500 "	17,500 "	17,500 "	17,500 "	
Charges des capitaux	{ Intérêts à 3 1/2 p. %	43,810,072 02	44,387,186 83	44,975,614 71	45,232,401 51	45,736,040 23
	{ Amortissement progressif	3,995,658 65	4,169,474 16	4,350,783 21	4,523,675 48	4,713,360 41
Dépenses totales.	136,991,473 17	137,999,625 75	136,865,454 34	136,704,816 44	149,821,231 81	
Solde.	{ Insuffisance	"	"	"	"	
	{ Excédent	10,035,666 31	10,967,749 35	9,677,281 87	15,873,502 70	(2) 10,719,919 46
Situation non compris les intérêts nets en compte courant repris sous les literas (a).						
Solde.	{ Insuffisance	"	"	"	"	
	{ Excédent	4,324,449 41	4,881,712 16	3,224,294 21	8,971,148 12	(2) 3,218,487 85

(1) Chiffres approximatifs pour 1894 en attendant l'apurement complet des comptes.

(2) C'est la première fois que les pensions sont introduites dans les charges; c'est pourquoi l'exercice 1894 en assume la totalité; mais si l'on se borne à la dépense afférente à 1894, soit 561,209 francs, les excédents sont respectivement de fr. 17,242,317-19 et de fr. 10,127,412-83. Si à ce dernier montant l'on ajoute l'annuité de pension ci-contre, l'on obtient le solde disponible renseigné page 3.

[N 502.]

(116)

A

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 nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux.	DEPENSES.			Coefficients des frais d'exploitation.
		RECETTES des transports et produits extraordinaires.	RECETTES diverses encaissées par les Domaines (1).		DÉPENSES budgétaires définitives.	A DÉDUIRE frais de parachèvement	RESTE dépenses d'exploitation proprement dites.	
1835	13.5	268,997 50	365 "	100,515 06	168,847 44	"	168,847 44	62 68
1836	35.7	825,132 85	461 16	394,458 34	431,135 67	"	431,135 67	52 22
1837	90 8	1,416,982 94	892 24	227,856 46	1,189,988 72	"	1,189,988 72	84 91
1838	202.6	3,067,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	"	2,768,616 64	88 69
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	"	3,082,994 23	71 89
1840	324.7	5,335,167 05	29,779 33	2,277,952 30	3,077,994 08	"	3,077,994 08	57 47
1841	340 5	6,226,333 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	5,270,434 72	5,977,027 03	"	5,977,027 03	53 14
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	"	6,306,285 15	30 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	14 14
1847	569.6	14,606,735 62	70,652 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	234,314 "	8,603,178 47	69 93
1849	624.6	13,211,431 78	50,096 75	5,127,421 80	8,164,106 73	179,332 "	7,984,734 73	60 07
1850	624.6	15,059,346 48	47,250 06	5,911,729 15	9,191,867 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 94	236,947 20	8,371,975 74	51 24
1852	624.6	17,337,238 69	70,829 46	8,912,750 97	8,495,317 18	239,596 "	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 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 "	11,031,968 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	683,544 60	13,937,294 19	54 44
1858	745.7	27,277,926 01	102,880 30	12,418,814 37	14,911,971 94	409,445 "	14,552,526 94	53 15
1859	745.7	28,080,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 "	14,081,712 13	49 97
1860	747.2	29,001,994 38	83,925 17	15,413,295 03	14,272,624 50	179,095 "	14,093,529 50	47 48
1861	748.6	33,651,261 63	81,927 03	18,369,295 85	15,363,895 81	225,730 "	15,138,165 81	44 88
1862	748.6	32,548,265 76	113,455 61	17,453,165 01	15,208,556 36	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748.6	33,868,435 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 33	19,691,879 19	51 25
1866	789.8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,400,115 07	190,839 69	23,209,275 38	60 59
1867	862.7	40,001,392 95	165,165 72	15,925,151 02	24,241,407 65	107,360 "	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,832,330 98	135,492 58	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	21,680,372 77	263,830 "	21,416,542 77	56 12
1870	868.7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	392,965 "	25,541,140 42	56 49
1871	1,422.2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,955 06	296,945 "	35,007,040 06	52 27
1872	1,469.6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,028,106 65	416,772 92	42,214,333 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	89,124,045 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	109,785 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,441 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	88,786 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	70,034,673 50	172,230 24	69,862,443 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	124,037,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	"	66,689,605 26	53 72
1888	3,226.8	131,525,110 04	87,506 41	61,641,287 95	69,971,328 50	"	69,971,328 50	53 16
1889	3,235.4	136,835,369 87	64,714,47	62,205,551 54	74,714,532 80	"	74,714,532 80	51 57
1890	3,249.6	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
1893	3,278.7	145,547,138 99	62,857 08	64,016,481 38	81,593,514 69	"	81,593,514 69	56 04
(2) 1894	3,288.6	152,891,046 80	83,842 38	65,437,419 79	86,537,469 39	"	86,537,469 39	56 57
		3,463,577,122 55	5,024,009 75	1,441,156,021 23	2,027,445,111 07	11,090,438 70	2,016,354,672 28	
		3,468,601,132 30		3,468,601,132 30				

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr. 5,827,115-49 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect.

(2) Chiffres approximatifs.

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

ANNÉES.	COMPTE D'EXPLOITATION			CHARGES financières. (V. tabl. VII bis.)	SITUATION SANS LA CHARGE DES			
	RECETTES brutes. (V. p. 101).	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	RECETTES nettes.		SOLDES ANNUELS.		INTÉRÊTS en compte-courant	
					ACTIF.	PASSIF.	de l'année.	des soldes accumulés.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	269 362 50	168 847 44	100 515 06	33 516 01	66 999 06	"	2 010 30	"
1836	825 594 01	431 135 67	394 458 34	136 336 77	258 121 57	"	7 889 17	2 760 37
1837	1 417 875 18	1 189 988 72	227 886 46	410 381 01	"	182 491 55	4 537 73	13 511 22
1838	3 098 267 66	2 768 616 64	329 651 02	1 046 218 61	"	716 567 59	6 593 02	6 934 19
1839	4 282 886 86	3 082 991 23	1 199 892 63	1 621 176 10	"	42 1283 47	23 997 85	— 21 187 42
1840	5 355 916 38	3 077 994 08	2 277 922 30	2 221 132 34	51 799 96	"	45 559 05	— 37 926 34
1841	6 281 809 09	4 469 387 95	1 812 421 14	2 677 871 61	"	855 450 47	36 248 42	— 35 519 03
1842	7 501 861 49	4 479 474 31	3 022 388 18	3 434 285 50	"	41 1 897 32	60 447 76	— 70 139 08
1843	9 028 821 87	5 391 854 52	3 634 967 35	4 646 416 39	"	1 011 448 95	72 699 35	— 87 002 62
1844	11 217 460 75	5 977 027 03	5 270 433 72	5 884 677 89	"	61 4 241 17	105 408 67	— 128 032 71
1845	12 420 850 21	6 306 285 15	6 114 565 06	6 168 202 87	"	53 637 81	122 291 30	— 153 507 44
1846	13 599 571 22	7 153 278 78	6 446 292 44	6 380 348 96	65 953 88	"	128 925 85	— 156 901 69
1847	14 776 388 10	9 501 485 42	5 274 902 68	6 676 548 09	"	1 401 545 41	105 034 37	— 155 382 47
1848	12 302 826 29	8 857 512 47	3 445 313 82	6 951 615 34	"	3 509 331 52	67 407 38	— 213 458 21
1849	13 291 528 53	8 164 106 73	5 127 421 80	7 240 776 78	"	2 113 354 68	99 493 33	— 359 673 51
1850	15 106 596 54	9 194 817 39	5 911 729 15	7 427 237 57	"	1 515 508 42	114 353 02	— 434 614 92
1851	16 338 291 49	8 608 922 94	7 729 368 55	7 475 709 42	253 599 13	"	150 557 61	— 528 345 73
1852	17 408 068 15	8 495 317 18	8 912 750 97	7 518 420 45	1 304 330 52	"	174 014 71	— 533 833 29
1853	19 745 912 06	10 013 360 08	9 732 551 98	7 749 816 78	1 982 735 20	"	188 573 43	— 492 432 81
1854	22 748 574 52	11 291 448 49	11 456 126 03	8 109 311 17	3 346 794 66	"	220 123 98	— 425 298 58
1855	24 623 913 11	13 058 256 70	11 565 656 41	8 603 103 19	2 562 543 22	"	219 299 35	— 209 633 77
1856	24 705 088 82	14 638 288 67	10 066 800 15	8 998 435 85	1 067 364 30	"	187 091 76	— 184 343 81
1857	25 598 944 74	14 520 858 79	11 078 085 95	9 993 597 02	1 184 488 93	"	206 470 91	— 141 409 32
1858	27 380 806 31	14 961 971 94	12 418 834 37	10 099 996 10	2 318 838 27	"	231 546 63	— 91 520 90
1859	28 177 569 10	14 505 769 13	13 671 799 97	10 262 210 26	3 409 589 71	"	255 759 47	6 833 66
1860	29 685 919 55	14 272 624 59	15 413 295 05	10 313 698 64	5 099 626 41	"	290 262 15	153 730 97
1861	33 717 191 66	15 363 895 81	18 369 295 85	10 618 702 20	7 750 593 65	"	347 480 76	375 465 35
1862	32 651 721 37	15 208 555 36	17 453 165 01	10 821 715 04	6 611 449 97	"	329 053 89	714 406 94
1863	33 976 414 31	15 782 963 70	18 193 450 61	11 261 781 83	6 931 668 78	"	342 397 30	1 021 403 37
1864	36 329 916 90	17 472 116 15	18 857 800 75	11 651 213 72	7 306 587 03	"	355 581 31	1 353 222 15
1865	38 423 646 98	19 761 295 54	18 662 361 44	11 999 159 37	6 663 212 07	"	348 443 15	1 713 837 77
1866	38 306 936 "	23 400 115 07	14 996 820 93	12 878 574 88	2 018 246 05	"	267 332 22	2 062 857 49
1867	40 106 558 67	24 241 407 65	15 925 151 02	13 853 763 58	2 069 487 44	"	284 779 95	2 237 191 92
1868	41 957 823 56	24 074 061 05	17 913 759 51	14 295 915 57	3 617 843 94	"	321 502 27	2 420 849 41
1869	43 509 529 65	24 680 372 77	18 829 156 88	14 219 058 83	4 610 098 03	"	340 957 19	2 875 259 64
1870	45 374 074 58	25 914 105 42	19 440 569 16	14 217 418 25	5 223 150 91	"	354 080 05	2 980 312 23
1871	66 970 757 76	35 303 985 06	31 666 772 70	21 237 722 81	10 429 049 89	"	543 858 57	3 322 613 96
1872	69 837 276 50	42 628 106 65	27 209 169 85	23 205 996 78	4 003 173 07	"	442 097 29	3 894 434 86
1873	85 975 934 84	62 957 378 71	23 018 556 13	21 856 329 37	"	8 867 743 24	343 536 46	4 228 023 07
1874	87 286 542 19	60 575 394 07	26 711 178 12	33 985 419 52	"	7 274 741 40	417 580 41	4 056 175 80
1875	89 295 935 59	58 407 009 68	30 888 925 91	35 691 880 49	"	4 712 954 58	497 875 44	3 944 156 39
1876	90 629 658 26	57 916 882 91	32 682 775 35	36 369 325 97	"	3 886 350 62	545 807 65	3 933 319 48
1877	90 413 361 83	53 436 139 29	34 977 222 54	39 799 122 95	"	4 821 900 41	659 427 60	3 957 022 54
1878	95 795 893 60	57 735 136 43	38 060 757 17	41 931 534 76	"	3 870 777 59	719 070 30	3 948 804 53
1879	100 190 870 33	59 446 768 82	40 744 101 51	43 591 828 23	"	2 757 726 72	771 177 79	3 980 688 42
1880	113 874 074 41	68 657 314 40	45 216 760 01	46 738 178 11	"	1 541 418 10	851 793 98	4 060 454 "
1881	113 497 481 96	71 664 551 85	41 832 932 11	49 686 609 70	"	7 853 677 59	780 899 28	4 195 287 19
1882	119 346 432 78	74 808 908 32	44 537 524 46	51 746 056 66	"	7 208 532 20	809 397 19	4 080 187 55
1883	121 948 739 77	73 421 071 37	48 527 668 40	53 730 028 60	"	5 202 360 20	841 687 08	3 987 429 65
1884	120 193 456 53	71 824 791 77	48 368 694 76	54 928 460 76	"	6 539 766 "	834 485 93	3 972 499 91
1885	119 773 906 23	70 054 673 50	49 719 232 73	56 035 543 48	"	6 316 310 75	855 674 67	3 902 388 71
1886	116 529 508 66	65 916 550 15	50 612 938 51	56 257 983 28	"	5 645 024 77	878 515 34	3 840 058 61
1887	124 117 746 12	69 689 605 26	57 448 140 86	50 905 082 92	6 543 057 94	"	934 690 43	3 327 625 69
1888	131 612 616 45	69 971 328 50	61 641 287 95	51 251 192 94	10 390 095 01	"	1 018 286 52	3 705 813 77
1889	136 920 084 31	74 714 532 80	62 205 551 54	52 055 094 10	10 150 457 44	"	1 026 150 14	4 234 810 60
1890	141 251 819 07	84 045 523 46	57 206 295 61	52 881 816 20	4 321 419 41	"	917 006 66	4 774 210 24
1891	142 816 555 82	84 224 514 76	58 592 041 06	53 710 328 90	4 881 712 16	"	960 578 63	5 125 458 56
1892	140 026 349 80	82 480 428 76	57 545 921 04	54 321 626 83	3 224 294 21	"	943 657 97	5 509 329 79
1893	145 609 996 07	81 593 514 69	64 016 481 38	55 045 333 26	8 971 148 12	"	1 054 319 93	5 818 034 65
1894	152 974 889 18	86 537 469 39	66 437 419 79	55 748 797 94	10 688 621 85	"	1 109 824 36	6 493 607 25
	1 468 601 132 30	2 027 445 111 07	1 441 156 02 23	1 380 589 648 08	149 902 121 98	89 315 748 83	15 183 685 88	115 400 201 54
					60 666 373 15		140 583 897 42	

(1) Exemple : (1,162,654-84 — 64,830-48) = 1,097,824-36 — voir annexe IV.

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

III et IV.

PENSIONS CIVILES.		SITUATION Y COMPRIS LA PRISE EN CHARGE DES PENSIONS CIVILES.								ANNÉES.
SOLDES ANNUELS avec intérêts en compte-courant.		MONTANT des pensions.	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits.		INTÉRÊTS en compte-courant.		SOLDES ANNUELS des col. 10 et 11 dûment réduits.			
ACTIF.	PASSIF.		ACTIF.	PASSIF.	de l'année.	des soldes accumulés.	ACTIF.	PASSIF.		
10	11		12	13	14	15	16	17	18	
69,009 35	"	"	66,999 00	"	2,010 30	"	69,009 35	"	1835	
268,771 11	"	"	258,121 57	"	7,889 17	2,760 37	268,771 11	"	1836	
"	164,425 60	"	"	182,491 55	4,557 73	13,511 22	"	164,425 60	1837	
"	703,010 38	"	"	716,567 51	6,591 02	6,131 19	"	703,010 38	1838	
"	418,473 04	"	"	421,283 47	23,997 85	21,187 42	"	418,473 04	1839	
59,432 67	"	"	51,799 96	"	45,559 05	37,926 34	59,432 67	"	1840	
"	864,751 08	"	"	865,450 47	36,248 42	35,549 07	"	864,751 08	1841	
"	421,588 64	"	"	411,897 32	60,447 76	70,139 08	"	421,588 64	1842	
"	1,025,752 22	"	"	1,011,448 95	72,699 35	87,002 62	"	1,025,752 22	1843	
"	636,868 21	80 "	"	614,324 17	105,407 07	128,032 71	"	636,868 21	1844	
"	84,853 95	826 "	"	54,463 81	122,274 78	153,510 70	"	85,699 73	1845	
37,978 13	"	1,263 "	61,690 88	"	128,900 59	156,933 70	36,652 77	"	1846	
"	1,451,893 51	1,319 "	"	1,402,864 41	105,007 99	155,472 58	"	1,453,329 "	1847	
"	3,655,382 35	1,768 "	"	3,511,009 52	67,372 02	213,605 74	"	3,657,333 21	1848	
"	2,373,535 16	1,920 "	"	2,115,274 98	99,454 93	359,899 07	"	2,375,719 12	1849	
"	1,855,770 30	4,113 "	"	1,519,621 42	114,270 76	454,927 84	"	1,860,278 50	1850	
"	124,688 95	5,831 "	247,768 13	"	150,440 99	529,338 90	"	131,129 81	1851	
1,034,511 94	"	5,355 "	1,388,975 52	"	173,907 61	514,684 18	1,028,298 95	"	1852	
1,678,835 82	"	5,327 "	1,977,408 20	"	188,466 89	493,452 22	1,672,422 87	"	1853	
3,141,620 26	"	5,291 "	3,341,513 86	"	220,018 36	426,555 31	3,131,976 91	"	1854	
2,882,248 80	"	4,759 "	2,957,824 22	"	219,204 17	301,156 23	2,875,872 16	"	1855	
1,071,112 25	"	7,325 "	1,061,039 30	"	186,915 20	186,121 34	1,061,863 22	"	1856	
1,219,490 52	"	21,449 "	1,163,039,93	"	206,041 93	143,616 81	1,225,435 05	"	1857	
2,458,854 "	"	27,050 "	2,291,788 27	"	231,005 63	91,629 71	2,428,161 49	"	1858	
3,672,182 84	"	27,773 "	3,341,816 71	"	255,204 01	2 497 17	3,639,517 89	"	1859	
5,543,609 51	"	28,163 "	5,071,463 41	"	289,694 89	148,077 88	5,509,240 18	"	1860	
8,473,539 76	"	31,901 "	7,718,632 65	"	316,842 74	368,447 48	8,433,982 88	"	1861	
7,674,910 80	"	32,349 "	6,599,100 95	"	328,406 91	705,806 50	7,633,314 68	"	1862	
8,295,469 45	"	40,317 "	6,891,351 78	"	311,590 96	1,011,139 30	8,244,182 13	"	1863	
9,013,390 49	"	43,410 "	7,263,177 03	"	334,713 11	1,340,902 67	8,958,792 81	"	1864	
8,725,492 99	"	51,519 "	6,609,693 00	"	347,372 77	1 69 9,254 39	8,656,320 23	"	1865	
4,358,435 76	"	72,094 "	1,956,182 05	"	265,890 94	2,015,607 20	4,267,580 19	"	1866	
4,591,362 31	"	81,936 "	1,987,451 44	"	281,141 23	2,216,210 40	4,486,803 07	"	1867	
6,360,255 62	"	79,526 "	3,538,317 94	"	319,971 75	2,391,682 53	6,233,972 22	"	1868	
7,626,314 86	"	78,391 "	4,531,707 03	"	339,389 37	2,645,841 42	7,516,937 82	"	1869	
8,557,543 19	"	87,294 "	5,135,856 91	"	362,334 17	2,946,518 93	8,434,710 01	"	1870	
14,295,512 42	"	91,907 "	10,337,142 89	"	542,020 43	3,284,907 31	14,163,070 65	"	1871	
8,339,705 22	"	91,199 "	3,911,974 07	"	440,273 31	3,850,430 16	8,202,677 54	"	1872	
"	4,296,181 71	102,232 "	"	8,969,975 24	341,493 82	4,178,537 28	"	4,449,944 16	1873	
"	2,800,483 19	102,451 "	"	7,376,692 40	415,531 39	3,999,539 49	"	2,961,621 52	1874	
"	270,922 75	121,582 "	"	4,831,536 58	495,443 80	3,882,074 63	"	457,018 15	1875	
592,576 51	"	127,747 "	"	4,014,297 62	543,252 71	3,863,793 90	392,748 99	"	1876	
"	205,450 27	143,941 "	"	4,945,841 41	656,548 78	3,879,503 87	"	429,738 77	1877	
797,097 21	"	188,130 "	"	4,058,907 59	715,307 70	3,862,312 31	518,712 42	"	1878	
1,994,139 49	"	191,161 "	"	2,970,887 72	767,314 57	3,883,060 81	1,099,487 66	"	1879	
3,370,829 88	"	193,346 "	"	1,734,761 10	847,927 06	3,951,040 32	3,064,203 28	"	1880	
"	2,877,491 12	202,845 "	"	8,056,522 59	776,842 38	4,073,608 44	"	3,206,071 77	1881	
"	2,318,947 46	217,039 "	"	7,425,562 26	803,055 50	3,945,365 58	"	2,675,140 03	1882	
"	373,243 47	258,207 "	"	5,400,567 20	836,522 94	3,838,359 90	"	765,684 28	1883	
"	1,752,780 16	296,529 "	"	6,856,295 "	828,555 35	3,806,932 60	"	2,220,807 05	1884	
"	1,558,247 37	309,240 "	"	6,625,550 75	849,489 87	3,718,100 33	"	2,057,960 55	1885	
"	926,450 62	351,731 "	"	5,996,755 77	871,480 72	3,635,781 90	"	1,489,493 15	1886	
10,805,373 76	"	353 876 "	6,189,181 94	"	928,497 30	3,129,176 91	10,246,856 15	"	1887	
15,114,195 30	"	356,182 "	10,038,913 01	"	1,011,528 34	3,487,816 87	14,503,258 21	"	1888	
15,411,418 16	"	437,617 "	9,712,840 44	"	1,018,491 84	3,995,430 90	14,726,763 18	"	1889	
10,035,666 31	"	464,579 "	3,859,870 41	"	928,876 53	4,510,887 62	9,299,614 56	"	1890	
10,987,749 35	"	482,530 "	4,399,162 16	"	952,134 "	4,838,354 12	10,187,650 28	"	1891	
9,677,281 87	"	509,296 "	2,714,998 21	"	934,745 19	5,192,921 89	8,842,665 29	"	1892	
15,873,502 71	"	533,234 "	8,437,910 12	"	1,044,988 26	5,502,415 17	14,985,313 55	"	1893	
18,190,033 46	"	561,209 "	10,127,412 85	"	1,088,003 20	6,024,901 10	17,242,317 19	"	1894	
232,311,484 14	31,161,223 57	7,470,134 "	145,250,185 98	92,153,946 83	25,013,604 55	111,299,619 26	223,971,492 61	34,531,999 65		
201,150,260 57			53,095,239 15		(2) 136,343,253 81		189,439,492 96			

(2) (138,769,955-50 - 2,426,701-69) = 156,545,255-81 (v. tab. n° 1).

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

(Voir tableau n° IV.)

ANNÉES.	CAPITAUX des lignes exploitées.		Parts de recettes versées aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes.	Redevance fixe payée à la compagnie de Spa à la frontière Grand- Ducal.	Sommes bonifiées aux compagnies conces- sionnaires pour transports en service.	TOTAL.
	Intérêts.	Dotation pour amortissements.				
1835	32,533 49	982 52	"	"	"	33,516 01
1836	132,307 74	4,029 03	"	"	"	136,336 77
1837	398,152 76	12,238 25	"	"	"	410,391 01
1838	1,014,857 20	31,361 41	"	"	"	1,046,218 61
1839	1,571,717 24	49,458 86	"	"	"	1,621,176 10
1840	2,156,650 61	69,591 73	"	"	"	2,226,242 34
1841	2,592,681 89	85,187 72	"	"	"	2,677,869 61
1842	3,317,520 47	116,765 03	"	"	"	3,434,285 50
1843	4,495,448 06	150,908 24	"	"	"	4,646,356 30
1844	5,691,385 64	193,292 25	"	"	"	5,884,677 89
1845	5,958,889 18	209,313 69	"	"	"	6,168,202 87
1846	6,156,414 87	223,923 69	"	"	"	6,380,338 56
1847	6,389,879 44	240,200 33	46,368 32	"	"	6,676,448 09
1848	6,549,826 98	254,927 78	149,890 58	"	"	6,954,615 34
1849	6,666,315 89	268,950 02	305,510 87	"	"	7,240,776 78
1850	6,756,331 25	282,750 71	388,135 61	"	"	7,427,237 57
1851	6,777,750 11	295,042 91	402,976 40	"	"	7,475,769 42
1852	6,786,905 81	307,483 46	424,031 15	"	"	7,518,420 45
1853	6,830,956 28	321,099 86	607,760 64	"	"	7,749,816 78
1854	6,873,477 62	335,999 91	899,853 64	"	"	8,109,331 17
1855	7,046,591 68	355,072 76	1,201,437 75	"	"	8,603,103 19
1856	7,199,683 03	374,326 92	1,424,423 90	"	"	8,998,435 85
1857	7,972,108 49	412,407 82	1,509,080 71	"	"	9,893,597 02
1858	7,983,487 "	430,503 02	1,683,006 08	"	"	10,099,996 10
1859	8,044,561 01	449,996 48	1,767,652 77	"	"	10,262,210 26
1860	8,044,748 50	468,545 46	1,800,374 68	"	"	10,313,668 64
1861	8,137,531 79	490,654 26	1,990,516 15	"	"	10,618,702 21
1862	8,304,849 "	515,924 94	2,000,941 10	"	"	10,821,715 01
1863	8,599,436 92	545,173 69	2,147,171 22	"	"	11,261,781 83
1864	8,731,218 39	592,524 15	2,357,471 18	"	"	11,651,213 72
1865	8,919,414 50	599,326 53	2,480,408 34	"	"	11,999,149 37
1866	9,166,663 92	631,488 85	3,080,420 11	"	"	12,878,574 88
1867	9,806,630 76	676,825 94	3,372,306 88	"	"	13,855,763 58
1868	9,916,579 72	708,044 17	3,671,291 68	"	"	14,295,915 57
1869	9,919,141 54	737,319 13	3,562,593 16	"	"	14,219,058 85
1870	9,974,919 02	769,366 26	3,473,132 97	"	"	14,217,418 25
1871	11,444,590 "	845,445 05	8,047,687 76	"	"	21,237,722 81
1872	12,168,512 51	902,142 13	9,988,863 31	146,538 83	"	23,205,996 78
1873	19,298,408 30	1,154,535 56	10,933,325 51	500,000 "	"	31,886,320 37
1874	21,308,246 05	1,261,858 45	10,914,315 02	500,000 "	"	33,985,419 52
1875	22,562,118 91	1,299,453 29	11,240,308 29	500,000 "	"	35,601,880 49
1876	24,563,931 44	1,470,608 78	10,634,785 75	500,000 "	"	37,569,325 97
1877	34,218,570 04	1,818,867 81	3,261,685 10	500,000 "	"	39,799,122 95
1878	35,958,618 86	2,008,434 27	3,464,483 63	500,000 "	"	41,931,534 76
1879	37,311,443 "	2,069,960 82	3,620,424 41	500,000 "	"	43,501,828 23
1880	39,531,761 30	2,222,291 42	4,504,122 39	500,000 "	"	46,758,178 11
1881	42,085,242 93	2,291,103 56	4,590,590 83	500,000 "	117,672 36	49,686,609 70
1882	44,473,237 84	2,562,072 54	4,210,746 28	500,000 "	"	51,748,056 66
1883	46,278,293 65	2,518,413 74	4,283,359 31	500,000 "	149,961 90	53,730,028 60
1884	47,235,226 65	2,854,437 14	4,138,796 97	500,000 "	200,000 "	54,928,460 76
1885	48,018,920 56	2,995,624 48	3,920,938 44	500,000 "	600,000 "	56,035,543 48
1886	48,401,857 99	3,131,712 39	3,824,382 90	500,000 "	400,000 "	56,257,983 28
1887	42,656,401 15	3,535,984 89	4,054,734 73	500,000 "	157,962 15	50,903,082 92
1888	42,029,163 75	3,678,530 07	4,130,024 43	500,000 "	13,474 69	51,251,192 94
1889	43,334,239 39	3,831,501 10	4,385,906 14	500,000 "	447 47	52,035,094 10
1890	43,810,072 02	3,993,658 65	4,576,113 53	500,000 "	"	52,881,846 20
1891	44,387,186 83	4,169,474 16	4,653,667 91	500,000 "	"	53,710,328 90
1892	44,675,614 71	4,350,783 21	4,495,228 91	500,000 "	"	54,321,626 83
1893	45,232,401 51	4,523,675 48	4,789,255 27	500,000 "	"	55,045,333 26
1894	45,736,040 23	4,713,360 41	5,079,797 30	210,690 "	"	55,748,797 94
	1,112,860,705 47	76,492,960 18	178,790,325 03	10,866,118 83	1,639,518 57	1,390,589,648 08

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 (90 annuités)	4.1207750
2°	de 1887 { a) pour le capital restant à amortir fin 1886 (voir p. 89 de 1887) (74 2/3 annuités) à fin 1894 { b) pour les capitaux nouveaux utilisés depuis 1887 (90 annuités)	3.7904798 3.6657810

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation.*
— *Exercices 1894 et 1895.*

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1894.	ANNÉE 1895.	DIFFÉRENCES POUR 1894.	
		CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs (¹).	En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	468,219 48	458,169 52	10,120 16	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	118,640 "	106,742 41	11,897 59	"
	Matériel et fournitures de bureau.	640,000 "	616,277 60	23,722 40	"
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	60,000 "	50,000 "	10,000 "	"
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitante	50,000 "	49,985 10	14 90	"
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	65,782 81	42,682 "	23,100 81	"
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	11,000 "	7,945 "	3,055 "	"
		1,411,712 29	1,351,799 45	+ 79,912 86	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,767,047 57	1,746,958 79	20,088 78	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,870,000 "	11,007,858 07	"	157,858 07
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,569,000 "	4,569,000 "	"	"
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,220,000 "	2,086,957 57	133,042 43	"
		19,426,047 57	19,410,774 43	+ 15,273 14	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,903,263 21	1,871,916 53	31,346 68	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,981,553 10	12,897,660 "	83,893 10	"
	Primes d'économie et de régularité.	646,640 20	646,254 50	385 70	"
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,900,000 "	5,517,000 "	383,000 "	"
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	18,998,000 "	16,492,630 25	2,505,369 75	"
		40,451,440 51	36,925,460 56	+ 3,525,979 95	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	10,035,849 85	9,844,825 18	191,024 67	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	6,961,956 "	6,849,885 "	112,071 "	"
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	595,000 "	594,774 71	225 29	"
	Frais d'exploitation	2,250,000 "	2,265,779 49	"	15,779 49
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,586,000 "	1,534,101 95	51,898 05	"
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	2,024,857 14	936,924 56	1,087,932 58	"
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	19,000 "	101,704 52	"	82,704 52
		25,290,622 99	21,965,935 59	+ 3,324,687 40	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,877,921 05	1,860,561 58	17,359 47	"
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	94,725 "	95,925 "	1,200 "	"
	Primes	5,000 "	5,000 "	"	"
		1,977,646 05	1,961,486 58	+ 16,159 47	
Ensemble.		86,557,469 59	81,595,814 69	+ 4,961,654 90	
Dépenses approximat. portées au compte de 1895.		"	81,969,546 18		

(¹) Y compris fr. 65,000-60 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1895, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1894 et 1893.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1891.	Année 1893.	DIFFÉRENCES POUR 1894.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs (*)	31,559,765 84	47,286,900 54	4,252,863 "	"
Bagages	1,511,544 91	1,596,002 77	145,542 14	"
Petites marchandises.	9,991,860 97	9,658,466 40	553,094 57	"
Grosses —	84,828,965 46	81,856,771 18	2,972,192 28	"
Finances	179,438 50	254,578 59	"	54,920 29
Équipages	72,405 50	69,061 54	5,541 76	"
Chevaux et bestiaux	1,596,595 66	1,558,528 58	57,868 28	"
Produits extraordinaires (détails p. 131)	5,140,938 66	5,807,029 59	"	566,070 93
Ensemble. fr.	132,891,046 80	143,547,158 99	7,764,899 05	420,991 22
<i>Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc. (p. 127.)</i>	85,842 58	62,857 08	20,985 50	"
			7,785,884 55	420,991 22
Recettes brutes totales. . . fr.	132,974,889 18	143,609,996 07	+ 7,564,893 11	
Parts de recettes services aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes	5,079,797 50	4,789,236 27	(*) 290,541 05	
Reste pour le Trésor. . .	147,895,091 88	140,820,759 80	+ 7,074,532 08	

(*) Y compris le produit de la vente de tickets d'entrée dans les stations, fr. 170,251-40 en 1894 et fr. 163,508-70 en 1893.
 (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 concedées exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor. (a)	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1833 à 1830. .	130,299,409 67	889,925 58	129,409,484 29	»	»
1831	16,288,461 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1832	17,537,258 69	421,051 13	16,915,207 54	16,915,207 54	»
1833	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1834	22,667,759 25	899,855 64	21,767,885 59	21,268,649 90	501,235 69
1835	24,510,116 74	1,201,457 75	23,308,678 99	22,802,580 85	428,562 90
1836	24,578,540 58	1,424,425 90	23,154,116 48	22,455,177 81	608,010 44
1837	25,507,617 52	1,509,080 71	23,998,556 61	25,061,950 54	1,081,151 40
1838	27,277,926 01	1,685,006 08	25,594,919 95	24,559,007 75	1,062,250 56
1839	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 95	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,601,994 58	1,800,574 68	27,801,619 70	26,606,046 52	1,154,057 85
1861	51,951,551 47	1,990,516 15	29,941,015 52	28,765,829 92	1,175,185 40
1862	1,719,755 16	»	(2) 1,719,755 16	(2) 1,719,755 16	»
1863	52,548,265 76	2,000,941 10	50,547,324 66	29,095,875 79	1,492,966 42
1864	55,868,455 59	2,147,171 22	51,721,264 57	50,242,274 77	1,478,989 60
1865	56,099,002 58	2,557,471 18	55,541,551 40	52,596,951 »	1,544,600 40
1866	58,518,760 18	2,480,408 54	55,858,571 84	55,714,008 25	1,894,679 55
1867	58,188,974 56	5,080,420 11	55,108,554 25	52,788,850 61	1,902,707 50
1868	40,001,592 95	5,572,506 88	56,629,086 07	52,168,955 95	4,645,628 45
1869	41,832,350 98	5,671,291 68	58,181,059 50	56,614,965 75	1,579,925 10
1870	45,587,254 90	5,562,595 18	59,824,659 72	56,874,577 82	2,975,195 09
1871	45,506,479 22	5,475,152 97	41,855,546 25	58,415,518 69	5,411,712 20
1872	66,906,259 29	8,947,687 76	57,958,571 55	49,965,954 42	7,206,889 91
1873	69,664,288 46	9,988,805 51	59,675,485 15	54,165,427 54	4,265,098 82
1874	72,644,574 65	10,955,525 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
1875	15,177,622 07	»	(3) 15,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,550,511 »
1876	75,785,794 44	10,914,515 02	62,869,479 42	58,568,519 68	5,197,688 51
1877	15,576,915 52	»	(4) 15,576,915 52	11,018,099 16	2,567,247 51
1878	89,124,045 81	11,240,508 29	77,883,757 52	75,545,506 50	2,848,444 19
1879	90,519,922 84	10,054,785 75	80,485,157 09	76,895,078 90	5,577,086 07
1880	90,509,704 84	5,261,685 10	87,048,019 74	85,875,058 58	5,506,890 24
1881	94,205,915 14	5,464,485 65	90,741,451 51	86,705,476 55	4,204,414 51
1882	1,491,185 78	»	(5) 1,491,185 78	(5) 1,227,462 42	265,721 56
1883	99,587,861 41	5,620,424 41	95,767,457 »	91,428,519 79	4,758,544 67
1884	697,299 95	»	(6) 697,299 95	(6) 575,979 08	125,520 85
1885	115,785,288 40	4,504,122 59	109,284,166 01	105,125,670 82	4,195,571 90
1886	115,595,145 27	4,590,590 85	108,804,552 44	105,765,692 19	5,187,908 45
1887	119,256,501 41	4,210,746 28	115,045,555 15	111,575,679 68	5,758,184 06
1888	121,847,655 15	4,285,559 51	117,564,295 84	115,676,564 56	5,922,745 78
1889	120,105,201 14	4,158,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1890	119,669,451 99	5,920,998 44	115,748,455 55	115,260,619 62	2,459,595 48
1891	116,459,621 50	5,824,582 90	112,615,238 40	110,619,695 85	2,847,500 57
1892	124,057,761 25	4,054,754 75	(7) 120,005,029 50	116,970,065 90	5,175,669 60
1893	151,525,110 04	4,150,024 45	127,595,085 61	124,524,097 90	2,697,659 81
1894	156,855,569 87	4,585,906 14	152,469,465 75	128,548,772 27	5,920,691 46
1895	141,190,895 75	4,576,115 55	156,614,780 22	155,479,651 54	5,155,128 88
1896	142,756,211 55	4,655,667 91	158,082,545 42	155,555,210 15	2,755,091 87
1897	(8) 159,957,101 88	4,495,228 91	155,441,872 97	155,145,352 51	5,125,642 79
1898	145,547,158 99	4,789,256 27	140,757,882 72	157,155,541 61	5,602,209 27
1899	152,891,046 80	5,079,797 50	147,811,249 50	145,550,059 22	2,481,189 88
	5,465,577,122 55	178,790,525 03	5,284,786,797 52		

des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS l'origine.	à RECOURIR.	DANS LES RECETTES du chemin de fer. (a)	
"	129,400,484 29	"	129,400,484 29	(1) Pour les années 1853 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 Manège. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manège, on retrouve la recette nette de fr. 978,498 72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
21,767,885 39	203,046,534 15	"	203,046,534 15	
25,230,743 73	228,277,277 88	77,933 26	228,355,215 14	
25,061,188 25	249,538,466 13	170,863 49	249,509,329 62	
24,145,081 91	273,481,548 07	26,318 16	273,507,866 23	(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.
25,621,258 09	299,102,786 16	"	299,102,786 16	
26,513,346 93	325,416,133 09	"	325,416,133 09	
27,760,104 15	353,176,237 24	41,515 53	353,217,752 79	
31,660,748 48	384,836,985 72	41,515 53	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 Flan- dres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
33,741,331 40	480,888,621 70	"	480,888,621 70	
35,608,687 78	516,497,309 48	229,684 06	516,726,995 54	
34,691,537 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 85	626,198,300 62	447,372 54	626,645,673 16	(7) Y compris fr. 8,455-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 13,585,546-47.
39,849,772 91	666,048,073 53	422,259 58	666,470,332 88	
41,825,030 89	707,873,104 42	450,574 77	708,303,679 19	
57,172,844 35	765,045,948 78	1,216,301 97	766,262,250 72	(8) Déduction faite de la créance irré- couvrable des Bassins-Hovillers, portée en surséance indéfinie, soit fr. 627,102-15.
58,428,526 16	823,474,474 91	2,465,260 96	825,937,735 87	
61,780,275 08	885,254,750 06	2,394,237 "	900,826,607 06	
15,177,622 07	900,432,372 13			
65,766,008 19	966,220,760 22	1,497,708 25	977,081,452 93	(9) Recettes litigieuses à régler, savoir : Gand-Eecloo-Bruges . . fr. 226,861-52 Gand-Terneuzen 22,131-84 Ensemble . . . fr. 248,993-16
15,383,546 47	981,604,306 69	2,987,493 06	1,054,963,170 47	
76,393,930 69	1,057,998,237 38	3,002,467 18	1,153,450,507 56	
80,470,164 97	1,138,468,402 35	2,870,558 10	1,222,498,527 50	
87,170,948 92	1,225,639,351 27	2,702,078 73	1,514,750,942 50	(a) Non compris les produits divers voir annexe X.
90,909,890 86	1,316,539,242 13			
4,491,183 78	1,321,030,425 91	2,520,176 27	1,411,255,404 50	
96,187,064 46	1,417,217,490 38	2,535,892 16	1,520,556,163 11	
697,299 93	1,417,914,790 31	2,084,884 24	1,629,268,735 81	
109,317,042 72	1,527,231,832 03	2,025,896 53	1,744,341,631 84	
108,955,600 62	1,636,187,432 65	2,025,896 53	1,861,940,959 98	
115,153,865 74	1,751,341,298 39	2,025,896 53	1,978,040,476 75	
117,599,508 14	1,868,940,806 53	2,025,896 53	2,093,740,491 85	
116,099,536 77	1,985,036,343 30	1,057,722 05	2,206,241,511 75	
113,700,015 10	2,098,736,358 40	1,057,722 05	2,326,587,247 25	
115,467,194 40	2,214,203,552 80	1,057,722 05	2,453,609,004 96	
120,145,755 50	2,334,349,307 30	1,057,722 05	2,586,078,468 69	
127,221,757 71	2,461,571,065 01	1,057,722 05	2,722,693,248 91	
152,469,465 75	2,614,040,530 76	1,055,963 43	2,860,775,792 33	
156,614,780 22	2,770,655,310 98	226,861 52	2,996,217,663 50	
158,086,502 "	2,928,741,813 06	248,993 16	3,156,975,548 02	
156,268,975 10	3,084,999,788 16	(2) 248,993 16	3,284,786,797 52	
140,753,750 88				
147,811,249 50				

N° X. — Produits divers encaissés par le Département
Années

ANNÉES.	ALIÉNATION, SUBSIDES, ETC Soutien du capital		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides des villes, etc	Aliénations et ventes d'immobiliés	do terrains	do bâtimens	do cafés- restaurants	d'herbages d'oseraies, etc	do vidanges	du mobilier et du matériel hors d'usage	d'objets non réclamés	d'arbres, de plantations, d'her- bages
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	"
1836	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	892 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	23 "	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	1,170 60	"	"	"	"	30,997 90	893 23	"
1840	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	19,891 19	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 71	23,571 91	"	"	"	106 "	17,180 81	2,220 48	"
1843	"	310,862 07	24,534 91	"	"	"	70 "	3,110 49	6,667 14	"
1844	"	63,338 53	16,032 50	"	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	"	70,610 61	18,988 44	"	22,853 46	"	782 24	2,272 80	3,583 90	"
1848	"	59,933 38	17,025 86	"	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 81	3,077 53	94 "	2,830 05
1850	"	38,965 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	581 "	3,998 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	7,836 22	3,953 83
1853	"	775 "	8,817 60	"	25,815 60	7,733 35	562 50	2,907 20	2,000 05	5,090 "
1854	"	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 80	3,346 70	4,947 60
1855	"	9,130 30	8,770 79	"	28,236 65	10,391 15	617 50	4,962 50	3,705 40	47,537 25
1856	1,361,892 99	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	833 "	14,526 40	1,156 20	51,189 50
1857	"	18,709 74	10,461 68	355 "	26,870 90	12,085 32	513 "	13,203 70	5 119 70	12,884 50
1858	"	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,391 05	919 "	2,154 30	4,171 50	7,130 55
1859	278,299 24	39,008 13	10,185 07	211 67	29,435 58	9,328 30	1,961 "	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	"	34,135 77	9,656 12	3,750 "	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	2,134 "	2,461 70	3,234 93	3,894 50
1862	"	1,306 11	8,016 14	2,114 34	30,912 98	12,216 61	1,105 63	17,910 90	1,990 "	5,975 50
1863	104,000 "	1,905 83	12,081 57	1,145 93	29,887 15	9,117 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000 "	53,113 28	9,320 10	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,468 30	3,266 50
1865	"	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 35	1,396 "	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 14	5,261 39	11,417 70	6,927 05	50,227 50	7,730 "	1,261 "	8,068 60	6,127 95	3,379 50
1867	5,138 50	19,063 12	10,538 98	960 "	54,844 56	10,638 06	1,211 50	37,591 "	9,777 "	4,755 54
1868	"	2,505 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,413 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	1,154 18	"	13,561 53	3,879 30	9,406 "	13,157 76	11,089 70
1872	"	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	13,521 41	2,609 36	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1873	"	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12 297 71	2,651 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	76,259 25	16,815 03	"	12,156 74	2,094 65	6,882 40	21,150 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	5,484 72
1877	"	49,233 89	20,195 77	20,115 70	"	13,294 95	1,723 83	16,214 "	22,347 10	7,104 40
1878	"	227,271 63	32,057 75	18,296 43	"	21,739 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,405 85
1879	"	100,057 16	28,230 64	16,388 94	"	21,418 50	2,165 20	16,386 "	12,314 30	7,218 51
1880	"	121,263 86	29,262 66	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,850 25	5,174 66
1881	"	235,102 05	29,962 87	13,260 13	"	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 "	7,590 16
1882	"	104,268 63	27,595 89	14,091 40	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623 86
1883	"	121,460 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,554 "	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1884	"	77,598 36	21,598 10	16,525 35	"	13,228 95	344 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	15,507 30	6,685 70
1887	"	161,568 43	22,984 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812 "	12,475 20	4,091 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	"	63,163 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 63	15,924 "	6,433 "
1892	"	37,105 88	21,442 90	6,921 87	"	7,501 85	"	6,415 "	19,543 35	23,074 16
1893	"	49 479 95	19,171 57	6,797 85	"	8,309 61	"	7,566 15	12,543 91	5,140 83
1894	"	52,571 56	19,088 57	6,939 76	"	6,781 45	"	22,338 45	18 290 31	6,832 06
	1,753,074 87	3 827,113 40	951,198 13	331,073 71	700,805 42	536,955 65	58,940 83	748,203 16	567,779 11	386,519 33

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

des Finances pour compte du chemin de fer

1853 à 1894

Argent non réclamé	Droits d'affichage	Excédants de droits d'ancien sur fonds d'ad- judication	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Rédemptions résultant des art 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Ensemble (col 3 et 15)	Droits de magasinage	A comptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances	Ensemble des produits indirects portés en recette au C.R. (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 21	"	"	892 24	892 24
"	"	"	"	"	431 26	"	"	431 26	431 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 07
"	"	"	"	"	34,352 51	"	"	34,352 51	345,211 61
"	"	"	"	"	21,140 88	"	"	21,140 88	84,185 41
"	"	"	"	"	19,099 99	"	"	19,099 99	176,724 04
"	"	"	"	"	16,533 08	10,465 11	"	26,998 19	332,629 09
"	"	"	"	"	8,450 84	31,171 64	"	79,652 48	150,272 09
"	"	2,245 44	"	"	58,460 85	16,589 83	"	75,050 68	134,981 06
"	"	48 42	"	"	39,325 39	16,771 36	"	50,096 75	136,748 29
178 59	"	124 81	"	"	32,176 95	15,073 08	"	47,250 06	86,235 96
87 79	"	101 84	"	"	10,801 62	9,023 "	"	19,826 62	75,417 79
"	"	"	"	"	65,433 41	5,376 05	"	70,829 46	73,574 96
285 77	"	"	"	"	53,302 16	14,381 "	"	67,683 16	68,458 16
146 87	"	"	"	"	89,312 21	20,493 08	"	80,835 29	84,358 51
"	"	"	"	"	104,251 24	9,575 13	"	113,826 37	122,956 67
615 73	"	"	"	"	119,465 77	7,082 67	"	126,548 44	1,494,626 93
228 60	"	"	"	"	82,027 40	9,100 02	"	91,127 42	110,037 16
2,089 81	"	"	"	"	72,533 20	30,327 10	"	102,860 30	146,068 22
673 46	"	"	"	"	67,347 29	29,222 11	"	96,569 40	413,871 77
992 96	"	"	"	"	6,015 15	17,910 02	"	83,925 17	118,060 94
1,032 "	"	"	"	"	66,515 22	15,411 81	"	81,927 03	109,520 06
730 57	"	"	"	"	81,005 67	32,449 94	"	113,455 61	114,761 72
330 84	"	"	"	"	80,918 95	27,059 77	"	107,978 72	213,884 55
1,667 58	"	"	"	"	70,976 08	19,983 24	140,000 "	230,914 32	287,027 60
279 93	"	"	"	"	75,590 67	9,276 13	20,000 "	104,866 80	118,173 40
666 59	1,425 60	"	"	"	97,231 58	730 06	20,000 "	117,961 64	123,990 17
1,160 60	17,468 85	"	"	"	144,976 09	189 63	20,000 "	165,165 72	189,367 34
1,509 70	16,296 55	"	"	"	135,369 91	122 64	"	135,492 58	138,297 91
1,976 24	19,398 85	"	"	"	122,226 75	48 "	"	122,274 75	261,421 48
772 73	(1)	"	"	"	68,195 36	(1)	"	68,195 36	86,446 05
511 43	"	"	"	"	64,498 47	"	"	64,498 47	79,806 96
2,920 71	"	"	"	"	172,988 04	"	"	172,988 04	178,332 13
2,601 60	"	"	7,193 80	"	153,768 14	"	"	153,768 14	156,191 62
1,325 27	"	"	22,225 97	"	125,834 43	"	"	125,834 43	137,064 05
2,010 99	"	"	22,508 42	"	171,889 78	"	"	171,889 78	179,463 28
1,899 94	"	"	21,915 47	"	109,735 42	"	"	109,735 42	215,444 07
2,628 51	"	"	"	"	103,656 99	"	"	103,656 99	152,890 88
1,547 47	"	"	"	"	98,794 68	"	"	98,794 68	326,066 31
1,356 90	"	"	"	"	105,708 99	"	"	105,708 99	205,766 15
3,265 87	"	"	"	"	88,786 01	"	"	88,786 01	212,049 87
1,271 46	"	"	"	"	102,343 69	"	"	102,343 69	337,445 74
1,765 67	"	"	"	"	90,131 37	"	"	90,131 37	194,399 90
2,177 43	"	"	"	"	101,086 62	"	"	101,086 62	222,547 19
2,779 01	"	"	"	"	90,285 39	"	"	90,285 39	167,883 75
2,738 65	"	"	"	"	104,474 24	"	"	104,474 24	184,687 02
1,919 23	"	"	"	"	89,887 36	"	"	89,887 36	159,740 57
1,947 86	"	"	"	"	79,981 89	"	"	79,981 89	241,550 32
1,802 40	"	"	"	"	87,506 41	"	"	87,506 41	198,980 80
1,482 95	"	"	"	"	64,714 47	"	"	64,714 47	224,589 29
2,127 26	"	"	"	"	60,923 32	"	"	60,923 32	124,091 67
2,210 32	"	"	"	"	80,344 49	"	"	80,344 49	124,125 29
2,939 69	"	"	"	"	89,247 92	"	"	89,247 92	126,853 80
2,745 05	"	"	"	"	62,857 09	"	"	62,857 08	112,137 03
3,176 48	"	"	"	"	83,842 38	"	"	83,842 38	136,413 94
65,779 14	50,589 85	2,520 51	74,131 66	7,475 83	4,481,972 31	342 037 42	200,000 "	5,024,009 75	10,604,198 11

N° XI. — Recettes brutes de l'exploitation par
1835-

TRAINS DE VOYAGEURS.									
Années.	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES	COLIS journaux.	COLIS par expès (services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux).	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1835	268,997 59	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,988 58	"	16,094 86	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,639,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	68,597 50	"
1840	4,016,930 33	"	132,253 60	"	"	"	4,577 61	123,978 "	"
1841	4,113,751 78	"	127,240 40	"	"	"	23,113 97	130,718 80	"
1842	4,682,134 64	"	297,570 89	"	"	"	28,607 "	176,932 "	"
1843	5,451,906 10	"	339,131 17	"	"	5,004 12	29,389 05	170,515 97	"
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	33,088 95	38,616 90	206,334 "	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 24	"	"	59,360 31	43,060 60	192,379 "	"
1846	6,833,017 54	"	484,136 63	"	"	46,721 54	41,338 07	201,690 30	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	91,891 98	48,047 63	170,988 "	"
1848	6,007,215 "	"	415,785 88	"	"	105,390 22	45,035 06	93,188 43	"
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	88,628 80	"
1851	6,233,619 12	"	691,798 46	"	"	95,025 29	72,124 52	81,750 30	"
1852	8,288,349 49	"	617,793 34	"	"	128,624 01	76,665 79	60,389 30	"
1853	8,763,912 "	"	631,399 "	"	"	172,169 36	75,495 "	57,508 "	17,351 65
1854	9,248,610 "	"	608,193 50	"	"	183,631 37	121,034 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	"	633,796 21	"	"	286,784 "	121,933 96	24,608 "	61,765 45
1857	10,429,324 47	"	637,043 24	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,027 85
1858	10,438,462 85	"	556,392 61	"	"	319,062 01	144,465 53	18,173 20	88,179 90
1859	10,721,142 36	"	549,707 31	"	"	332,207 32	165,558 81	19,334 50	87,917 07
1860	11,305,873 53	"	516,015 26	"	"	380,818 93	169,335 38	16,231 60	108,160 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	111,535 55
1863	12,888,147 28	"	514,136 59	"	"	457,996 95	131,976 93	16,879 36	142,250 84
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,496 97
1865	14,589,835 79	"	598,910 05	"	"	491,055 93	156,625 10	15,990 71	47,094 20
1866	15,335,386 39	"	508,092 19	"	221,704 62	498,918 09	198,969 40	12,256 91	54,129 06
1867	15,943,107 "	"	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	15,235 17	45,161 14
1870	16,139,076 72	"	676,395 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	60,165 04
1873	26,064,244 47	"	847,890 24	"	653,499 46	958,076 03	368,550 14	18,930 76	66,977 14
1874	27,606,549 16	"	881,514 84	"	752,942 22	975,014 61	323,064 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 51	"	878,118 28	"	822,139 42	1,024,714 47	317,529 19	21,659 03	95,185 55
1876	29,608,605 55	"	853,295 62	"	823,125 56	963,727 72	339,437 01	18,969 "	94,110 24
1877	29,139,970 10	"	806,630 96	"	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,245 67	91,831 03
1878	30,655,440 44	"	844,857 24	"	876,040 56	942,905 69	265,502 37	22,335 59	98,645 98
1879	30,751,072 24	"	838,537 29	"	921,656 98	954,023 43	247,049 54	21,393 37	111,410 70
1880	37,767,012 38	"	901,272 28	"	964,981 "	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69	119,073 46
1881	36,168,888 31	"	900,808 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	147,260 95
1883	39,425,171 60	"	967,797 45	14,272 "	1,080,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,824 77	154,197 25
1884	39,491,765 99	"	1,022,365 52	21,619 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	160,574 14
1885	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,515 05
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,131 93	33,455 50	1,021,424 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,669 22
1887	40,003,119 46	121,377 10	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,683 78	198,611 24	45,780 21	167,796 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 25	35,115 "	1,065,637 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 35
1890	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,513 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,099,527 15	155,570 60	1,108,134 92	43,061 "	1,149,377 76	2,039,085 78	234,978 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,343,225 45	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,181,979 17	2,075,134 31	252,984 36	68,150 47	177,646 98
1893	47,123,391 84	163,308 70	1,391,002 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 54	191,931 55
1894	51,363,532 14	170,231 40	1,511,514 91	72,516 64	1,244,890 05	2,234,600 97	179,458 30	72,403 30	202,263 08
	1,190,862,847 64	1,293,964 10	40,784,337 66	457,908 34	24,309,986 02	44,465,136 14	9,737,722 22	3,184,933 01	4,639,145 55

(1) Voir détails des produits extraordinaires, annexe XII.

trains de voyageurs et trains de marchandises.

1894.

		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	1845
"	825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85	1846
"	1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1847
"	3,039,239 12	"	58,591 28	"	"	58,591 28	3,097,833 40	1848
"	3,837,656 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,825 04	1849
"	4,307,759 54	92,448 22	908,297 51	17,190 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
"	4,396,816 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,313 66	1841
"	5,165,244 53	408,161 13	1,758,027 43	54,171 36	63 166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
"	5,998,816 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	3,258,162 84	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	950,360 96	4,672,771 33	91,803 90	200,662 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	7,030,000 46	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 "	7,162,201 23	522,026 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 86	6,104,968 "	133,517 "	92,628 "	6,903,993 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
15,092 50	9,187,104 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	146,111 85	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
14,790 "	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 "	161,789 33	186,230 "	9,915 593 89	19,678,228 90	1853
12,760 "	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,425,739 01	22,097,739 23	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,133,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,382 50	13,636,678 35	21,510,116 74	1855
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,682,312 "	190,904 55	341,113 84	13,344,988 08	21,578,510 38	1856
21,910 "	11,654,230 90	1,161 810 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	519,588 93	15,676,299 90	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,894,527 27	1,300,265 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	471,320 90	17,682,355 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	31,651,264 63	1861
10,995 55	13,628,063 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	19,679,885 80	31,668,435 59	1863
11,092 "	14,789,244 27	2,096,181 86	18,063,365 06	352,014 11	608,197 28	21,309 753 31	34,099,402 38	1864
10,914 99	15,910,456 76	2,089,608 55	18,616,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,418,780 18	1865
10,939 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,766,800 06	480,239 79	1,265,260 94	23,348,577 74	34,185,974 36	1866
12,404 51	16,763,201 18	2,072,214 48	19,566,664 10	445,539 10	1,153,774 09	23,235,191 77	40,001,392 95	1867
13,141 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,608 53	41,852,830 98	1868
17,162 "	17,966,513 04	2,456,438 41	20,704,235 18	454,644 71	1,865,423 56	25,420,741 86	43,387,254 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	31,609,824 87	634,230 62	4,929,440 30	43,163,126 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	69,661,288 46	1872
68,612 49	29,046,789 73	3,570,609 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	49,002,203 20	739,166 70	2,638,041 73	56,142,283 51	87,169,707 76	1874
187,374 35	32,613,653 83	3,993,416 94	49,950,672 21	815,224 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	1,838 972 71	57,598,167 52	90,519,922 84	1876
232,502 09	32,333,084 59	4,008,939 29	50,838,582 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 54	879,469 87	2,355,767 64	61,733,400 30	95,697,098 92	1878
255,767 44	34,100,940 99	4,415,251 99	58,779,637 97	887,799 02	1,901 531 37	65,984,220 35	100,085,161 34	1879
274,682 29	41,474,689 22	4,697,766 65	61,424,595 72	1,062,220 32	2,126,016 49	72,310 599 18	113,785,268 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	113,395,115 27	1881
347,770 96	42,801,821 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	44,209,693 37	5,703,019 65	67,134,674 69	1,109,724 87	1,946,098 56	75,593,517 77	120,104,201 14	1884
468,934 22	46,553,670 92	5,219,617 98	61,897,129 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	61,289,377 81	1,176,364 90	2,038,616 30	72,639,059 79	116,439,621 30	1886
470,716 25	44,924,198 40	5,437,896 63	70,212,821 43	1,136,389 13	2,326,358 64	79,113,565 87	124,057,764 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,195,709 85	1,199,668 21	2,438,458 02	84,312,316 34	131,525,110 04	1888
470,716 23	48,267,581 57	5,565,845 30	79,065,600 35	1,196,161 69	2,759,980 96	88,587,789 30	136,855,369 87	1889
448,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
448,041 57	51,506,622 93	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 "	78,290 838 "	1,224,460 21	2,883,879 14	88,588,077 37	140,561,204 01	1892
448,424 85	53,067,582 83	6,220,783 41	81,836,771 18	1,343,396 83	3,058,604 74	92,479,506 16	145,547,118 99	1893
461,304 19	57 538,744 98	6,449,553 34	81,828,963 46	1,394,130 58	2,679 654 47	95,352,301 82	152,891,046 80	1894
8,169,075 86	1,327,505,116 54	155,695,607 17	1,875,950,885 05	31,512,651 08	73,538,964 84	2,136,699,198 14	1,464,204,224 68	
Creance irrecevable (voir annexe IV du compte rendu de 1892).							627,102 13	
Produits indirects (annexe X).							3,463,577,122 55	
Recette depuis l'origine							5,024,009 75	
							3,468,601,132 30	

N° XII. — Développement des produits extraor

1835-

ANNÉES.	SERVICE DES VOYAGEURS.										
	GARDE DE BAGAGES.	LOYER DES BÜFFETS.	DROIT D'AFFICHAGE.	VENTE de livres dans les sta- tions; wagons-lits; prises d'eau, etc.	REMISE à domicile des colis postaux et non pos- taux.	CANOTS de circulation. Place- ment d'appareils et de bascules auto- matiques.	TOTAL.	AMENDES pour fausses déclara- tions.	FORMALITES en douane.	DEPOT 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 60	10,914 99	"	32,346 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	69,103 70	"
1871	18,150 35	"	"	"	"	4,040 "	22,190 35	1,346 36	48,913 89	100,232 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	30,365 61	143,727 96	"	"	"	2,355 "	176,948 57	4,083 62	104,480 14	27,209 96	154,628 56
1875	35,946 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	53,645 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 "	256,889 75	4,899 99	138,581 46	42,313 63	128,551 45
1879	42,353 43	147,738 25	43,000 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 "	20,150 05	"	2,935 50	274,682 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	251,033 57	24,283 "	19,530 "	"	2,952 50	347,770 96	5,716 36	181,578 25	58,956 62	143,472 "
1883	56,075 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	16,460 29	31,983 34	60,183 35	6,935 "	440,252 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	65,488 25	10,825 "	468,934 22	7,224 "	197,251 59	52,956 22	123,683 45
1886	56,603 25	270,740 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	201,963 85	54,744 89	145,070 08
1888	61,762 44	275,769 50	22,120 78	15,531 12	77,875 80	13,615 98	466,675 71	3,165 26	216,458 86	54,038 71	181,142 66
1889	62,724 71	278,599 82	22,282 67	15,802 87	79,699 "	11,607 16	470,716 23	4,856 42	226,779 25	53,834 32	183,618 64
1890	66,166 85	260,579 13	27,144 76	10,467 07	84,390 45	"	448,748 29	17,314 16	225,657 53	58,849 69	245,368 19
1891	69,946 24	260,415 13	20,568 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	32,914 76	"	98,998 96	"	448,424 85	11,269 35	223,525 70	61,865 72	208,968 91
1894	88,267 24	234,032 96	35,276 24	"	103,727 75	"	461,304 19	10,936 94	221,303 30	59,096 23	191,600 06
1,342,998 52	5,570,474 20	908,759 26	346,843 88	8,169,075 86	160,073 88	4,566,177 47	5,715,448 25				

dinaires compris dans les annexes IX et XI.

1894.

[illegible]

(*) Pour les années 1881 à 1892, voir l'annexe XIII de 1892.

et frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes.

1875.	1876	1877.	1878.	1879.	1880. (¹)	1893.	1894.
239,991,481 52	246,297,245 61	260,328,282 99	267,621,016 73	271,947,609 38	279,086,674 99	349,378,740 66	362,368,061 21
a) 12,610,006 95	a) 11,183,406 06	a) 2,490,716 68	a) 929 92	a) 206,854 03	a) 245,603 07	a) 9,645,280 07	a) 9,150,624 30
a) 3,607,133 50	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) 5,884,585 38	a) 6,146,567 97
"	2,781,760 "	10,505,367 "	21,365,298 88	56,681,833 88	77,644,905 88	1) 156,004,324 10	1) 156,009,124 10
"	a) 4,061,740 "	a) 16,589,133 "	a) 27,949,601 12	a) 14,978,946 12	a) 12,404,994 12	"	"
"	"	14,325 56	54,589 06	297,807 72	1,107,577 02	8,944,891 76	9,271,171 78
256,208,621 97	268,036,893 82	3,689,445 23	320,977,615 38	348,199,439 96	374,697,569 79	529,857,821 97	542,945,549 36
10,525,041 76	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	6,514,151 92	(¹) 6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	
"	(²) 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 "	
"	"	"	"	"	"	6,937,645 50	435,138,677 16
"	"	"	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	34,628,581 80			
74,399,400 "	74,399,400 "	74,399,400 "	74,399,400 "	92,726,525 "	127,355,106 80	127,355,106 80	
18,327,125 "	18,327,125 "	18,327,125 "	18,327,125 "				
144,394,300 48	197,097,369 99	391,574,049 15	408,954,811 87	411,339,811 87	423,839,811 87	435,138,677 16	
12,324,517 40	12,341,513 70	12,732,944 69	12,731,523 76	12,994,844 36	13,101,927 16	13,101,927 16	13,101,927 16
5,324,490 09	7,268,553 12	10,181,921 39	11,314,248 38	12,534,671 95	15,054,976 60	43,508,055 42	46,372,082 69
162,043,307 97	216,707,436 81	414,488,925 23	433,003,584 01	436,869,328 18	451,996,715 63	491,748,659 74	491,612,687 01
3,380,598 33	(3) 2,239,201 37	2,321,616 08	2,506,367 09	2,972,366 17	3,296,747 48	6,771,824 66	9,379,977 99
17,362,359 74	18,260,126 47	18,961,251 33	19,974,812 50	20,928,998 "	23,820,828 93	38,216,255,90	39,211,526 31
6,424,104 57	6,569,703 97	6,740,967 91	6,836,162 90	6,990,412 70	7,252,481 55	10,166,476 15	10,521,642 56
90,286,797 52	97,830,692 75	100,570,898 60	105,281,140 36	112,038,129 73	129,827,478 06	219,940,854 53	225,866,733 53
61,282,238 23	61,293,935 64	64,526,535 26	66,175,772 54	66,569,478 88	66,569,438 88	67,071,388 24	67,071,388 24
151,569,035 75	159,124,628 39	165,097,433 86	171,456,912 90	178,627,568 61	196,396,916 94	287,012,242 77	292,937,121 77
595,988,028 33	670,937,890 83	901,299,639 64	934,755,454 78	994,588,143 62	1,057,461,260 32	1,365,773,281 19	1,389,608,505 39
10,932,659 05	11,307,576 21	14,162,176 06	14,423,244 51	14,565,594 03	14,901,645 80	18,027,211 05	18,252,771 25
a) 2,690,980 87	a) 2,438,639 95	a) 63,864 72	a) 3,22	a) 2,161 10	a) 3,722 54	a) 419,485 25	a) 544,426 86
610,011,668 25	684,704,206 99	915,525,680 42	969,178,702 51	1,009,153,899 35	1,072,266,628 66	1,384,219,977 49	1,408,405,703 50
18,308,121 32	21,416,528 16	22,905,334 40	31,936,713 93	19,274,330 08	16,862,134 44	15,949,350 70	15,841,619 13
591,703,546 93	663,287,678 83	892,620,346 02	937,241,988 58	989,881,569 27	1,055,404,494 22	1,368,270,626 79	1,392,564,084 37

année du rachat, à la rubrique : « Parachèvement des lignes rachetées ».

Finances : l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir: Bruxelles à Londerzeel par Zellick ;

payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière,

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

		DATES des reprises.	1893.	1894.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	774,170	(1) 657,667	(2) 123,970	781,637
	à forfait pour son compte	—	696,397	15,120	681,548	696,668
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	106,915	536,160	643,075
			981,963	358,591	623,459	982,050
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	103,708	527	104,235
	Lignes des Flandres	1 janv. 1878	240,572	»	240,569	240,569
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	4,220	5,022	9,242
	Anvers à la frontière néer- landaise.	1 juillet 1880	26,989	26,911	»	26,911
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	31,781	»	31,853	31,853
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	36,989	»	37,196	37,196
			460,687	134,839	327,620	462,459
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .		»	2,913,217	1,166,217	1,756,597	2,922,814
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	56,376	»	56,376
	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- Ducal.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz.	22 nov. 1875	74,351	»	74,351	74,351
			323,408	158,352	165,634	323,986
E. Tronçons de voies appartenant à des compa- gnies et exploités en commun avec l'État (7).		»	14,154	2,282	11,872	154,14
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État (8).		»	28,750	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État		»	3,279,529	1,327,851	1,961,853	3,289,704

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

(3) Cette ligne peut être considérée comme rachetée comptant en 1885, par suite du remboursement ou de la conversion en titres 5 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé le service des intérêts et de l'amortissement depuis le 1er janvier 1873.

(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, Willebroek, Puers, Saint-Gilles-Waes, Zelzaete et Eecloo.

(8) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquary. (Voir p. 17 de 1893.)

N° XV. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES				SORTIES.			Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE .		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établiss ^{mt} . Extensions.	RENOUVELLEMENT		TOTAL.	A RENOUELER.		TOTAL		Existant.	Devant EXISTER d'après colonne 2	Avance.	Arrière.	
		MATÉRIEL			MATÉRIEL								
		neuf.	transformé		démoli.	transformé							
Locomotives.													
1835	{	4,263	282	142	1,687	278	142	120	+1,267	1,267	1,263	4	»
à 1880		184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1881		98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1882		118	44	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1883		66	3	»	69	16	»	46	+ 53	1,740	1,729	11	»
1884		35	46	»	81	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1885		29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	1
1886		20	4	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»	34
1887		14	»	»	14	23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1888		35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1889		74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1890		64	39	»	103	10	»	40	+ 93	2,016	2,000	16	»
1891		32	1	»	33	12	»	12	+ 21	2,037	2,032	5	»
1892		10	23	»	33	19	»	19	+ 14	2,051	2,042	19	»
1893		36	2	»	38	10	»	10	+ 28	2,079	2,078	(1) 1	»
1894(1)		2,078	539	167	2,784	538	167	705					
				706									

(1) La situation au 31 décembre 1894 a été établie sans tenir compte de 56 locomotives restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement de 1894.

Tenders (1).

1835	{	920	293	»	1,213	380	4	381	+ 832	832	920	»	88
à 1880		103	29	»	134	7	»	7	+ 127	959	953	6	»
1881		109	14	»	123	47	»	47	+ 406	1,065	1,062	3	»
1882		147	16	»	163	46	»	46	+ 447	1,212	1,209	3	»
1883		28	»	»	28	20	»	20	+ 8	1,220	1,237	»	47
1884		32	8	»	40	59	»	59	— 49	1,201	1,269	»	68
1885		19	1	»	20	39	»	39	— 19	1,182	1,288	»	106
1886		48	»	»	48	39	»	39	— 21	1,161	1,306	»	145
1887		42	28	»	40	24	»	24	+ 16	1,177	1,318	»	141
1888		36	14	»	50	28	»	28	+ 22	1,199	1,354	»	155
1889		19	94	»	113	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69
1890		62	36	»	98	19	»	19	+ 19	1,383	1,435	»	52
1891		30	12	»	42	27	»	27	+ 45	1,398	1,465	»	67
1892		6	52	»	58	16	»	16	+ 42	1,440	1,471	»	31
1893		37	2	»	39	19	»	19	+ 20	1,460	1,508	»	(1)(2) 48
		1,580	599	»	2,179	718	4	719					

(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 tender, indépendamment, 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 1894 a été établie sans tenir compte de 15 tenders et de 2 locomotives-tenders restant à fournir à cette date sur fonds de renouvellement de 1894.

N° XV (suite). — Situation de l'effectif du matériel

ANNÉES	ENTRÉES.					SORTIES					AUGMENTATION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement		RENOUVELLEMENT		TOTAL	A RENOUVELER		TOTAL	Existant.	Devient EXISTENT d'après colonnes 2, 5 et 7		Avance	Arriv. o		
	Extensions — Matériel neuf	Changement de classification	MATÉRIEL			MATÉRIEL									
			neuf.	transforme		domoli	transforme								
Voitures à vapeur.															
1876	44	"	4	"	15	"	4	"	4	+	44	14	44	"	"
1880	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	44	"	"
1881	"	"	"	"	"	"	1	"	1	—	4	43	44	"	4
1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	44	"	4
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	44	"	4
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14	44	"	"
1885	"	"	4	"	1	"	"	"	"	+	4	44	44	"	"
1886	9	"	1	"	10	"	"	"	"	+	10	24	23	1	"
1887	23	"	"	"	23	"	"	"	"	+	23	47	46	1	"
1888	3	"	"	"	4	"	"	"	"	+	3	50	49	1	"
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50	49	1	"
1890	"	"	"	"	4	"	"	"	"	+	4	54	49	5	"
1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
1892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
1893	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
1894	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	54	49	5	"
	49	"	7	"	56	"	2	"	2						

Véhicules pour trains de voyageurs.

1885 1880	3,652	451	1,312	262	5,880	533	4,066	345	1,944	3,936	3,936	3,570	366	"
1881	40	"	22	4	33	"	75	4	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	41	"	103	"	414	"	68	14	82	+ 32	4,224	4,079	145	"
1887	26	"	105	"	431	"	62	40	102	+ 29	4,253	4,103	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	4,665	61	"
1891	428	"	5	"	433	"	41	4	42	+ 91	4,817	4,793	24	"
1892	434	"	3	41	448	"	21	6	27	+ 121	4,938	4,927	11	"
1893	46	"	227	2	275	"	36	15	51	+ 224	5,162	4,973	189	"
1894 ⁽¹⁾	162	"	9	"	471	"	34	17	51	+ 420	(1) 5,282	5,135	147 ⁽²⁾	"
	5,165	503	2,466	297	8,131	533	4,830	486	2,849					
	5,668		2,463				2,316							
Sorties	533		2,316											
Acquis sur capital	5,135		Avance	147										

(1) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons et les voitures des voitures à vapeur (voir page 29) qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et des voitures à vapeur.

(2) La situation au 31 décembre 1894 a été établie sans tenir compte de 95 véhicules en cours de construction, sur fonds de renouvellement de 1894, et de 151 voitures à livrer sur les exercices ultérieurs.

roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.				ADDITION ou diminution du PARC.	EFFECTIF ou 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2. 3 et 7.	Avant.	Arrière.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL				MATÉRIEL							
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.						
Véhicules pour trains de marchandises.														
1835 à 1869	31,987	530	8,331	316	41,164	972	8,348	264	9,584	31,680	31,680	31,515	33	"
1870	476	"	4,210	42	4,698	"	338	45	383	+ 4,345	44,497	41,784	"	287
1871	9,261	"	396	"	9,657	"	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	"	133
1872	4,623	301	639	"	2,563	286	254	"	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	"
1873	451	229	4	"	681	3	339	2	342	+ 339	23,274	23,360	"	86
1874	23	"	6	"	29	32	210	"	244	— 215	23,059	23,351	"	292
1875	5,463	"	789	2	5,954	429	296	4	429	+ 5,525	28,584	28,385	499	"
1876	4,139	"	613	4	4,753	"	601	"	601	+ 4,452	29,736	29,524	212	"
1877	523	"	757	4	4,281	6	556	1	563	+ 718	30,454	30,011	443	"
1878	4,034	"	210	91	4,335	"	661	91	732	+ 583	31,037	31,075	"	38
1879	986	"	520	436	4,642	516	447	136	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	"
1880	3,448	"	8	331	3,757	52	358	334	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	42,498	"	814
1883	466	"	424	27	917	"	503	27	532	+ 385	41,769	42,664	"	895
1884	200	"	586	4	787	51	609	"	660	+ 127	41,896	42,813	"	917
1885	4	"	404	6	414	"	593	"	593	— 482	41,414	42,814	"	1,400
1886	"	"	210	44	224	"	682	"	682	— 458	40,956	42,814	"	1,838
1887	"	"	"	40	40	"	405	"	405	— 365	40,591	42,814	"	2,223
1888	270	"	4,730	40	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	"	400	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	4	323	+ 478	43,710	44,665	"	955
1893	463	"	403	16	282	"	428	4	429	— 447	43,563	44,828	"	1,265
1894 ⁽¹⁾	406	"	4,810	49	4,935	"	352	"	352	+ 4,583	45,146	44,934	(1) 212	"
	45,479	530	14,494	1,440	61,943	4,075	44,487	1,235	16,797					
	46,009		15,934				45,722							
Sorties . . .	1,075				45,722 sorties									
Acquis sur capital.	44,534				212 avance									

(1) La situation au 31 décembre 1894 a été établie sans tenir compte de 481 wagons en cours d'exécution sur fonds de renouvellement de 1894 ni de 814 à fournir sur budgets ultérieurs.

N° XVI. — *Importance du matériel de traction en 1894.*

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	411	1,571	82	1,453	626	2,079
Nombre d'essieux moteurs		15	822	4,713	328	4,053	1,825	5,878
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	33,030	1,323,802	8,112,974	568,376	7,814,322	2,223,860	10,038,182
	Par locomotive. . .	2,202	3,221	5,163	6,931	5,378	3,552	4,828
	Par essieu moteur . .	2,202	1,610	1,721	1,733	1,028	1,213	1,708
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	206,320	10,181,160	56,368,460	4,135,050	50,629,680	20,261,310	70,890,990
	Par locomotive. . .	13,755	24,771	35,880	50,427	34,845	32,366	34,100
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	392,100	13,487,750	51,636,400	3,182,300	50,600,950	18,097,600	68,698,550
	Par locomotive. . .	26,140	32,817	32,868	38,807	34,825	28,910	33,044
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	521,550	15,358,750	59,236,810	4,135,050	50,774,530	23,477,630	79,252,160
	Par locomotive. . .	34,770	37,370	37,707	50,427	38,386	37,504	38,120

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

Nombre d'unités (2)		1,334
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	14,327,760
	Par tender	10,740
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	30,046,560
	Par tender	22,524

(1) Non compris les voitures à vapeur.

(2) C'est-à-dire non compris les tenders faisant corps avec la locomotive. (Voir p. 153.)

N° XVII. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÈRE ANNUEL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		Observations.
			AVANCE. 3	ARRIÈRE. 4	
31 décembre 1874.			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	»	168,953	»	
— 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.	19,396	»	466,540	»	
— 1894 ⁽¹⁾	»	36,668	(1) 429,872	»	
	874,710	677,497			
Avance. 197,213 Report des avances au } . 232,659 31 décembre 1874 } Avance totale 429,872					

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6744,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères ;

d — le diamètre des cylindres en mètres ;

l — la course des pistons en mètres ;

D — le diamètre des roues motrices en mètres

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(1) Au 31 décembre 1894, il restait à fournir sur fonds de renouvellement 36 locomotives représentant une puissance de traction de 178,704 kilogrammes.

N° XVIII. — *Balance de renouvellement du matériel de traction. — Valeur « argent ».*

ANNÉES	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente l'année considérée	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de re- nouvellement au 31 décembre de l'année précédente l'année considérée	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvel- lement pendant l'année considérée	Ensemble.	— AVANCE. 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	241,815	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	3,594,495
1881	12,600,678	776,953	13,377,631	16,194,873	4,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	4,283,310	18,548,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	753,612	19,301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	445,200	19,747,050	4,192,946
1885	15,254,104	1,930,094	17,184,198	19,747,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	4,757,897	21,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	4,889,778	23,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	1,474,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	437,032	22,740,562	431,190
1889	22,009,372	1,485,954	23,495,326	22,740,562	4,582,390	27,022,952	827,626
1890	23,495,326	285,509	23,780,835	27,022,952	2,166,108	29,189,060	2,708,225
1891	23,780,835	527,679	24,308,514	29,189,060	2,539,033	31,728,093	4,749,579
1892	24,308,514	678,141	24,986,655	31,728,093	435,250	32,163,343	4,176,688
1893	24,986,655	904,130	25,890,785	32,163,343	1,314,130	33,477,473	4,586,683
(1) 1894	25,890,790	665,914	26,556,704	33,477,473	84,930	33,562,403	4,005,699

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 1894 a été établie sans tenir compte de 56 locomotives et de 15 tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 1,852,750 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-VALEUR 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 1 ^{er} janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente 5	SOMMES dépendues sur fonds de renouvellement pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année 6	Ensemble. 7	
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	11,091,192	1,834,464	1,865,892	15,691,548	18,440,525	2,949,275	21,389,800	5,668,252
1877	13,825,656	1,631,928	1,854,252	17,311,836	21,359,800	1,149,430	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	18,602,742	1,124,424	1,273,446	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	19,727,136	959,136	1,740,480	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	5,009,374
1883	21,794,400	1,387,488	1,548,120	24,730,008	28,480,246	1,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	1,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	1,332,607	31,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	266,405	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	1,948,536	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	467,420	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	2,340,395	40,595,074	4,261,594
1893	34,959,240	1,182,624	1,339,764	37,481,628	40,595,074	3,532,375	44,127,449	6,624,821
1894 (2)	36,141,864	996,384	1,312,992	38,451,240	44,127,449	3,440,445	47,567,894	(2) 8,762,624

Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(1) Voir détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890

(2) La situation de l'exercice 1894 a été établie sans tenir compte 1° de 481 wagons et 93 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir sur fonds de renouvellement (budget de 1894) à la date du 31 décembre, et représentant une valeur de 1,567,421 francs; 2° de 814 wagons et 151 véhicules pour trains de voyageurs restant à fournir à la même date, fonds de renouvellement (budget de 1896) et représentant une valeur de 2,544,288 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 1 ^{re} classe	11,215,452	2,902,175	45	68,792	14,186,410
	— de 2 ^e classe	12,558,536	1,060,043	71	89,401	13,507,853
	— de 3 ^e classe	75,742,997	1,528,602	570	165,603	75,235,574
	— mixtes	26,741,787	5,019,020	844	62,672	29,824,523
	— à vapeur	1,005,634	"	"	"	1,005,634
	— fourgons	4,941,500	"	"	"	4,941,500
Ensemble		150,005,506	8,509,840	1,298	584,470	158,701,114
B. Véhicules divers.	Voitures cellulaires	526,945	"	"	"	526,945
	Wagons à fourgons	28,559,578	2,707,745	5,126	125,700	28,175,949
	bagages. { Locomotives - four- gous.	1,195,996	"	"	"	1,195,996
	Wagons chargés inscrits en feuille taxée. (Voir litt. D) .	5,634,170	1,629,406	8,831	6,924	5,299,551
1 ^o Parcours productifs de recettes, sur le réseau de l'État		160,519,995	12,646,991	15,275	515,094	173,697,535
C. Wagons (chargés, vides et en service). Pour mémoire. Voir répartition et report litt. B. et D.	Boxes	275,132	"	722	"	"
	Trucks pour équipages	17,589	"	12	"	"
	Wagons vitesse et AB	2,466,577	"	6,619	"	"
	fermés ordinaires	658,010	"	1,498	"	"
	à coke, minéral et chi- corée	27,427	1,629,406	"	6,924	"
	Wagons ouverts autres à 4 roues	515,111	"	"	"	"
	plus de 4 roues	10,579	"	"	"	"
	Traineaux et wagons lestés	122,886	"	"	"	"
D. Décomposition du parcours des wagons (litt. C).	chargés inscrits en feuille taxée (1 ^o)	5,634,170	1,629,406	8,831	6,924	"
	chargés inscrits en feuille de service (2 ^o)	15,444	"	"	"	15,444
	vides	500,251	"	"	"	500,251
	lestés au poids mort	122,886	"	"	"	122,886
E. Voitures en service.	Voitures à voyageurs	2,455,728	"	"	"	2,455,728
	— cellulaires	874	"	"	"	874
	— poste (prestations gra- tuites)	2,409,577	692,518	"	4,655	2,806,550
	Locomotives fourgons	16,510	"	"	"	16,510
	Fourgons	667,094	"	"	"	667,094
2 ^o Parcours improductifs de recettes, sur le réseau de l'État		5,688,144	692,518	"	4,655	6,585,097
PARCOURS TOTAUX SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT (1)		166,208,157	15,559,509	15,275	519,729	180,082,450
Parcours dans les trains de l'État sur des sections étrangères (2)		1,451,092	298,252	"	"	1,750,244
Ensemble		167,640,129	15,657,561	15,275	519,729	181,812,694
Parcours des véhicules de l'État sur les lignes étrangères dans les trains étrangers		"	"	7,067,748	"	"
PARCOURS TOTAL DU MATÉRIEL DE TRANSPORT DE L'ÉTAT.		167,640,129	"	7,083,025	"	"

(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. (Voir annexe XXIII du compte-rendu de 1889.)

(2) Sections étrangères proprement dites, c'est-à-dire non en service commun avec l'État. (Voir annexe XXIII du compte-rendu de 1889.)

u matériel de transport pendant l'année 1894.

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.			
49,889	12,811	"	5	52,705	11,255,534	2,985,781
21,606	4,288	"	"	25,894	12,580,015	1,135,754
278,946	59,587	984	720	320,257	74,025,297	1,552,514
579,558	11,425	907	659	592,409	27,522,956	5,095,776
"	"	"	"	"	1,005,654	"
70,861	"	"	"	70,861	5,012,161	"
970,660	68,111	1,951	1,584	1,042,106	150,979,415	8,763,805
"	"	"	"	"	526,945	"
17,528,765	100,156	1,910	6,414	17,457,225	42,675,177	2,957,995
17,497	"	"	"	17,497	1,211,495	"
21,554,885	59,581,027	145,537	95,807	281,575,076	225,561,265	61,511,164
59,871,805	59,749,274	147,218	101,605	299,869,902	400,554,291	75,012,964
615,421	85,856,486	151	178,406	"	"	"
472,565		68				
2,584,814		200				
84,975,686		66,211				
56,572,555		20,609				
20,115,885	59,581,027	178,558	95,807	"	"	"
5,565,662		6,864				
901,591		"				
21,554,885	59,581,027	145,537	95,807	"	"	"
9,644,715	24,255,459	129,284	84,599	9,644,715	9,660,159	24,540,058
19,298,784				145,768,126	119,728,299	
901,591	"	"	"	901,591	1,024,277	"
2,096,750	"	"	"	2,096,750	4,552,478	"
6,954	"	"	"	6,954	7,808	"
16,770	14,515	"	"	51,115	2,126,517	711,298
"	"	"	"	"	16,510	"
1,265,897	"	"	"	1,265,897	1,950,991	"
55,229,241	24,269,804	129,284	84,599	157,712,928	159,046,669	25,081,556
75,101,046	84,019,078	276,502	186,204	457,582,850	559,600,960	98,064,520
5,725,795	2,429,766	"	"	6,155,561	5,155,787	2,728,018
76,824,841	86,448,844	276,502	186,204	465,756,591	544,756,747	100,792,558
"		148,871,577			155,939,525	
76,824,841		149,148,079			700,696,072	

[No 302.]

(14)

N° XXII. — Magasins et dépôts. — Résultats d'inventaires.

Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1893.		EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1894.	DIFFERENCES POUR 1894.			
Tarif de 1893.	Tarif de 1894.		En plus.	En moins.		
Voies et travaux.						
Valeur des matériaux.	Rails, neufs . . .	4,474,311 "	4,119,029 "	4,724,651 "	605,622 "	
	billes et de remploi	3,637,862 "	3,726,725 "	3,479,510 "	"	247,215 "
	soires vieux . . .	1,127,046 "	828,306 "	1,039,540 50	211,234 50	"
Ensemble (1) . . .		9,238,919 "	8,674,060 "	9,243,701 50	+ 569,641 50	
Traction et exploitation.						
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.						
a. Objets et matières neufs.						
Matériel, outils, meubles et us-						
tensiles		553,475 "	551,962 12	912,159 68	360,197 56	"
Combustibles		479,463 75	180,717 04	19,622 73	"	461,094 31
Huiles d'éclairage.		37,353 78	33,148 37	58,921 55	25,773 18	"
Huiles et matières de graissage.		88,912 93	81,964 60	447,311 98	62,347 38	"
Bois de construction		1,068,473 77	1,030,648 96	1,196,652 27	166,003 31	"
Pièces de rechange neuves ou de						
remploi des locomotives et ten-						
ders, des voitures et wagons.		2,760,433 79	2,605,961 72	2,565,854 21	"	40,110 48
Acier, fonte et fer divers		446,246 70	403,745 69	343,422 40	"	60,323 29
Cuivre, bronze, étain, nickel et						
autres métaux		268,290 67	259,872 98	332,230 57	72,357 59	"
Couleurs, vernis, drogueries et						
produits chimiques		102,867 07	100,165 24	42,605 45	"	57,559 79
Tissus, crins, fils, laines et cor-						
dages, toiles pour bâches, etc.		108,749 29	408,790 02	179,809 93	71,019 94	"
Matières et objets divers		1,361,747 05	1,326,334 41	1,032,151 78	"	294,182 33
b. Objets et matières non utilisables.						
Mitrailles d'acier, de fer et de						
fonte (2)		495,342 85	491,386 24	475,460 73	"	18,925 51
Mitrailles de cuivre, de bronze,						
d'étain, de nickel et d'autres						
métaux (2)		493,560 70	494,573 67	209,455 17	44,881 50	"
Total (annexe XXIII)		7,364,587 35	7,075,273 76	7,215,658 48		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSUMMATEURS.						
Stations et ateliers		4,305,456 21	4,257,470 98	4,392,996 31	135,525 33	"
Sections.		678,092 04	665,277 58	633,525 19	"	31,752 39
Pièces de rechange et matières						
de remploi pour locomotives,						
tenders, voitures et wagons . .		330,492 05	292,354 12	263,404 78	"	29,249 34
Roues pour locomotives, ten-						
ders, voitures et wagons		5,379,140 "	5,336,970 "	4,577,580 "	"	759,390 "
Ensemble (1) (2)		15,057,737 65	14,627,316 44	14,082,864 76	— 544,481 68	
Valeur totale des approvision-		24,296,656 65	23,301,406 44	23,326,566 26	+ 23,159 82	
nements au 31 décembre.						

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (voir p. 26 et 43, 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. 62-72 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et enmagasinés 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 1893. (Tarif de 1894.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1894. (Tarif de 1894.)	DIFFÉRENCES.		VALEUR des matières dont les comptes des dépôts demeurent reliqua- ires. (Tarif de 1895.)
			En plus.	En moins.	
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ans	243,572 48	227,875 61	»	15,696 87	217,320 21
Anvers-Dam.	163,932 71	176,965 42	13,032 71	»	153,093 01
Braine-le-Comte	225,150 88	231,596 57	6,445 69	»	225,203 80
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	116,070 18	99,937 71	»	16,082 47	101,711 76
Bruxelles-Quartier-Léopold. . .	343,706 28	357,112 69	13,406 41	»	333,893 86
Gand (Gentbrugge)	1,277,246 74	1,216,792 33	»	60,453 91	1,174,859 45
Jemelle	332,676 26	268,710 94	»	53,965 32	261,457 46
Liège	127,838 76	196,658 81	68,820 05	»	190,006 71
Luttre	759,356 97	599,012 33	»	160,344 64	561,889 97
Malines (ateliers centraux)	2,475,771 22	2,970,330 77	494,559 55	»	2,849,233 80
Malines (dépôt du timbre)	26,511 09	4,657 92	»	21,853 17	4,657 92
Mons (Cuesmes).	993,440 19	865,956 88	»	127,483 31	822,979 55
Totaux.	7,075,273 76	(2) 7,215,658 43	+ 140,384 72		6,896,307 50

(1) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : voir l'annexe suivante.

(2) Non compris fr. 62-72 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.	1895.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	29,830	40,207 78
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	44,877	25,928 06
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	182,656	43,439 93
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	22	4,010 »
5	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Dixon).	—	87	4,382 »
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	2	300 »
7	Balais ordinaires	—	24,017	2,338 33
8	Bandages divers	Kil.	4,155,778	424,481 39
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	22,847	39,449 60
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	23,305	20,742 85
11	— en bois pour frein	—	43,556	47,190 43
12	Bois d'acajou en planches et madriers	M ³	7	2,466 26
13	— d'allumage neuf et vieux	—	4,774	21,390 42
14	— de chêne	—	4,487	318,049 75
15	— de frêne en planches et madriers.	—	83	8,334 70
16	— de sapin divers.	—	2,487	476,420 07
17	— de pitch-pine en planches et madriers	—	6,833	554,596 91
18	Boîtes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	4,454	6,208 40
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	42,354	68,915 70
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	68,243	38,361 96
20	Boulons polis pour locomotives	—	35,382	21,772 08
21	— — et bruts pour voitures.	—	487,507	57,461 23
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	4,333	45,491 68
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	535	7,215 74
24	Chânes de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	5,857	45,823 60
25	— ordinaires, diverses	Kil.	7,826	3,088 50
26	Chanvre fin	—	40,622	41,548 26
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras, gailletteux, etc.).	Tonne.	62,007	408,705 33
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	454,347	24,432 45
29	Clous d'épingles divers	Kil.	26,941	5,426 03
30	Coke industriel	Tonne.	330	4,442 60
A reporter.				2,390,999 44

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

pour la partie Traction et Exploitation.)

		1894.		Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	
40,498 46	42,648	4,851 84	44,851 01	
28,576 30	45,424	28,023 28	28,023 28	
37,642 86	43,551	27,083 37	24,452 53	
4,010 »	32	5,500 »	5,500 »	
4,490 »	443	7,020 »	6,885 50	
300 »	2	300 »	300 »	
4,728 50	41,319	2,914 97	2,892 33	
391,607 03	4,085,232	339,719 97	292,431 90	
35,463 85	20,869	32,570 »	30,673 33	
19,364 78	23,515	44,675 31	43,961 46	
47,490 43	48,709	48,801 »	48,623 62	
2,568 68	43	4,623 71	5,074 63	
21,390 12	6,424	29,445 53	29,445 55	
283,941 44	4,579	304,921 45	282,692 93	
8,331 70	84	8,420 28	40,409 42	
476,519 07	3,435	250,302 68	261,513 30	
554,579 67	7,289	589,781 41	545,751 73	
6,437 40	4,148	6,750 »	6,557 77	
63,068 30	41,408	61,921 97	58,141 65	
34,323 43	42,823	23,482 59	22,707 79	
46,493 41	47,239	21,681 37	29,101 05	
56,448 39	202,903	55,894 54	54,763 49	
40,629 63	2,456	33,876 75	29,930 15	
4,828 43	846	7,142 60	6,945 30	
45,621 20	5,579	47,653 20	48,567 40	
2,536 31	5,129	4,734 27	4,914 28	
42,218 36	40,722	42,234 34	44,916 47	
444,744 60	76,023	510,077 34	568,200 90	
25,916 37	407,383	46,334 34	42,737 »	
4,890 48	40,074	7,107 48	6,972 61	
3,434 08	552	6,208 91	6,886 25	
2,295,591 68		2,461,046 05	2,408,540 45	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1895.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.
	Report.			2,390,999 41
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	9,877	6,167 55
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	8,063	29,224 60
33	Coussinets alésés divers, à la pièce	—	2,077	41,682 80
34	— — au kil.	Kil.	21,517	33,138 68
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	268,202	381,949 23
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	210	428,847 »
37	Déchets de coton	Kil.	67,325	30,980 05
38	Draps divers	Mèt. ct.	8,008	43,699 45
39	Éponge ordinaire	Kil.	92	4,274 97
40	Essieux divers	—	359,501	466,728 49
41	Fagots	Pièce.	48,603	2,735 20
42	Fer battu en barres	Kil.	437,588	33,240 57
43	— en tôle divers	—	474,460	91,945 68
44	— étiré divers	—	472,958	81,210 44
45	— pour barreaux de grilles	Paquet.	48,366	35,508 26
46	— d'angle et profilés	Kil.	549,421	95,512 38
47	Fonte, pièces coulées brutes et ajustées	—	213,857	32,273 53
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	77,355	44,079 28
49	Huile minérale	Litre.	292,300	22,630 92
50	— de graissage.	Kil.	243,000	90,213 88
51	Métal blanc.	—	47,869	40,514 04
52	Nickel, bronze, etc.	—	4,593	4,589 51
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	725	3,347 24
54	Plomb à plomber	Kil.	24,821	8,405 25
55	Ressorts de suspension et de traction, à la pièce. . . .	Pièce.	40,940	434,647 45
55bis	— — — — — , au kil.	Kil.	480,012	65,577 44
56	Robinet en bronze divers	Pièce.	2,823	26,787 90
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire.	4,454	4,485,850 »
58	— — — — — coudé	—	424	4,449,440 »
59	— — non montées	Pièce.	92	28,300 »
60	— — sans bandages	—	66	28,970 »
61	— de tender montées sur essieu	Paire.	602	333,300 »
62	— — non montées.	Pièce.	»	»
63	— — sans bandages	—	»	»
	A reporter.			7,057,470 60

		1894.		Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	QUANTITES.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	
2,295,591 68		2,461,016 05	2,408,510 45	
4,958 60	7,960	3,483 62	3,673 69	
23,935 75	8,954	26,793 20	25,703 20	
41,946 30	2,025	40,936 63	40,452 79	
33,138 68	20,731	31,762 96	29,558 35	
384,710 53	244,974	364,443 41	343,873 39	
141,709 "	334	416,453 "	407,123 50	
27,608 28	65,320	24,781 44	24,781 44	
40,207 34	6,724	34,894 09	34,891 05	
4,997 94	85	4,864 80	4,864 80	
444,752 38	416,308	483,769 43	482,581 80	
2,735 20	24,996	3,641 10	3,641 10	
33,210 57	149,193	35,571 05	35,571 05	
89,952 65	331,332	60,425 81	59,905 56	
67,470 40	516,697	70,270 23	73,109 61	
31,214 25	43,856	23,462 52	22,016 97	
76,024 41	409,276	58,332 63	56,983 78	
26,889 11	191,908	21,692 78	21,726 49	
40,986 37	134,581	71,304 72	63,232 50	
46,773 58	339,105	49,865 97	20,346 89	
80,690 66	460,482	445,572 70	427,397 42	
37,596 66	22,406	45,495 17	33,414 32	
4,539 51	4,360	4,360 "	1,360 "	
3,348 35	459	3,491 55	3,460 10	
7,240 89	20,411	6,598 41	6,536 87	
115,875 51	57,294	148,245 62	442,439 26	
54,809 91	432,996	40,241 51	38,703 83	
25,601 94	2,713	24,937 67	20,769 47	
4,485,850 "	4,175	4,549,400 "	4,401,910 "	
4,449,440 "	338	926,900 "	853,400 "	
28,300 "	211	99,650 "	91,730 "	
28,970 "	86	32,040 "	29,810 "	
291,160 "	690	331,200 "	303,600 "	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
6,776,016 17		6,976,357 47	6,584,409 38	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1895.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1893.
	Report.		•	7,037,470 60
64	Roues de voiture ou wagon, sur essieu	Paire.	5,984	2,390,130 »
65	— — — non montées	Pièce.	•	»
66	— — — sans bandages	—	•	»
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	4,002	531 64
68	— brun	—	42,317	3,076 45
69	Suif	—	30,468	27,580 28
70	Tampons graisseurs pour boîtes à huile	Pièce.	54,005	49,129 41
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	4,474	44,988 45
72	Torchons en coton	—	42,456	2,672 97
73	Tubes à fumée, en laiton	Kil.	224,698	285,704 59
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	46,359	30,569 64
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mot. ct.	45,728	41,505 52
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	2,669	8,046 30
77	Verres à vitres.	M²	6,452	8,646 48
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	3,334	340 86
79	— fer diverses	—	446,526	14,952 76
80	Zinc en feuilles	Kil.	6,556	3,466 98
	Totaux.		•	9,872,852 63
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus (¹).		•	3,953,317 98
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie		•	678,092 04
	Valeur des objets de matériel approvisionnés par les divers services. Mobilier, outillage, etc.		•	553,475 »
	Valeur totale des approvisionnements disponibles, calculée au prix du jour.		•	45,057,737 65

(¹) Comprenant plus de trois mille rubriques : objets de consommation ; pièces de rechange ; matières premières, etc., etc.

1894.				Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1894.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1895.	
6,776,016 47	•	6,976,357 47	6,584,109 38	
2,390,450 •	4,212	1,572,820 •	1,031,045 •	
•	622	93,200 •	74,640 •	
•	464	43,420 •	9,840 •	
560 59	532	297 66	297 66	
3,575 57	15,688	4,553 84	4,553 84	
31,061 45	51,830	37,864 78	37,864 78	
49,444 79	32,218	41,009 •	41,003 85	
40,208 09	4,564	43,428 57	43,895 01	
2,788 84	43,443	3,041 53	3,014 53	
285,704 29	469,131	477,018 07	458,624 02	
26,972 84	15,429	24,406 62	25,443 97	
41,020 27	43,629	8,545 38	7,629 64	
8,452 57	6,160	48,988 46	48,988 46	
7,412 08	6,655	9,650 62	9,780 80	
319 47	3,410	367 07	289 68	
10,217 39	452,360	42,780 79	40,083 45	
3,400 45	5,766	4,497 29	3,786 72	
9,586,374 50	•	8,984,716 85	8,004,557 76	
3,824,282 24	•	3,555,463 04	3,390,283 28	
665,277 58	•	633,525 19	628,014 32	
551,962 42	•	912,459 68	895,653 23	
14,627,896 44	•	44,082,864 76	42,918,508 64	

N° XXV. — Situation et mouvement des mitrailles, matières

DÉSIGNATION DES OBJETS ot MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1893 et de celle des quantités entrées en 1894 (col. 2 + col. 5) 6
	En magasin au 31 décembre 1893. Tarif de 1894. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893 (pour mémoire). 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1894 (col. 2 moins col. 3) (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts ou 1894. 5	
Acier vieux bandages.	55,696 31	61,200 »	— 25,505 69	62,219 76	97,916 07
— — essieux coudés	814 10	»	+ 814 10	4,911 73	5,725 83
— — — droits.	20,067 10	»	+ 20,067 10	19,421 60	39,488 70
— vieilles feuilles de ressort	5,785 57	9,920 »	— 4,136 63	15,650 63	21,434 »
— fondu, vieux ressorts à spirales.	5,606 32	18,000 »	— 13,393 68	26,784 59	52,590 71
— riblonds (tournures).	5,060 35	14,000 »	— 10,939 67	58,063 22	41,123 53
— mitrailles ordinaires	5,447 50	»	+ 5,447 50	4,222 73	7,670 23
— mitrailles, brûlé	574 23	500 »	— 125 73	1,892 60	2,266 85
Argent de Berlin, vieux	255 38	»	+ 255 38	119 97	375 33
Bâches hors d'usage, susceptibles de emploi.	2,077 08	2,077 08	»	9,110 »	11,187 08
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche.	2,621 »	2,621 »	»	19,629 50	22,250 50
Bronze en petits lingots.	»	»	»	1,128 75	1,128 75
Caoutchouc vieux	671 53	»	+ 671 53	590 50	1,262 03
Carcasses de remploi de coussinets de voitures et wagons.	»	»	»	6,858 69	6,858 69
Carcasses hors d'usage de coussinets de voitures et wagons.	»	»	»	1,091 85	1,091 85
Crasse provenant des fours à réchauffer	5 70	»	+ 5 70	1,247 »	1,250 70
Crasses de fonderies de cuivre.	»	»	»	1,415 50	1,415 50
Cuivre, bronze, mitrailles	48,556 33	»	+ 48,556 33	255,248 97	505,805 50
— — riblonds et limailles.	11,002 78	22,930 »	— 11,947 22	91,988 98	102,991 76
— jaune, mitrailles.	15,127 61	26,930 »	— 13,822 39	42,774 86	53,902 47
— — riblonds et limailles	1,549 86	»	+ 1,549 86	1,644 34	5,194 40
— rouge, mitrailles de vieux foyers	1,998 15	»	+ 1,998 15	74,296 42	76,294 57
— — — ordinaires.	11,116 94	21,325 »	— 10,408 06	55,942 67	47,059 61
— — riblonds et limailles.	5,479 25	11,220 »	— 5,740 75	20,889 12	26,568 57
Déchets de cuir.	152 50	»	+ 152 50	564 84	697 14
Fer divers vieux de remploi	6,988 98	»	+ 6,988 98	9,253 37	16,242 35
Fer en tôle divers vieux de remploi	2,836 36	»	+ 2,836 36	6,952 85	9,809 19
Fer vieux bandages.	10,251 50	»	+ 10,251 50	1,456 60	11,668 10
Fer vieux essieux droits	7,412 60	»	+ 7,412 60	4,959 40	12,372 »
— — coudés	1,545 52	»	+ 1,545 52	171 20	1,714 72
A reporter	202,474 13	190,963 08	+ 11,511 07	760,480 24	962,954 59

et pièces hors d'usage en 1894. (Dépôts.)

SORTIES.					SOMMES	RESIE	OBJETS	RESIE
V A L U R D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			V A L U R des quantités	T O T A L	R É A L I S É E S par la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1894 (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1894 (Colonne 6 moins col 11)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1894 (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1894 (Colonne 13 moins col 14) (Pour mémoire)
Delivrées pour être remployées par l'administra- tion	Delivrées à l'industrie contre des objets nouveaux	Écoulées à prix d'argent	transférées de dépôt à dépôt (Pour mémoire)	(colon 7+8+9)	12	13	14	15
7	8	9	10	11				
2 19	»	97,200 »	186 60	97,202 19	94,042 »	715 88	»	+ 715 88
501 03	»	2,246 75	»	2,547 80	2,260 25	3,178 03	»	+ 3,178 03
9,220 50	»	»	1,508 50	9,220 50	»	50,208 40	8,168 »	+22,100 40
1,565 16	»	16,120 »	4,041 81	17 485 10	16,112 »	3,950 90	»	+ 3,950 90
20 56	»	21,000 »	8,554 58	21,020 56	18,819 »	11,570 35	6,000 »	+ 5,570 35
»	»	58,000 »	4,800 40	58,000 »	58,612 50	3,123 55	2,400 »	+ 723 55
857 88	»	3,600 »	3,509 95	4,457 88	3,560 »	3,212 55	»	+ 3,212 55
»	»	2,250 »	6 10	2,250 »	2,202 »	16 85	»	+ 16 85
1 10	»	297 50	17 65	298 60	262 50	76 75	»	+ 76 75
»	»	4,691 65	»	4,691 65	6,093 80	6,495 45	6,495 45	»
241 »	»	18,641 »	92 50	18,885 »	8,758 24	3,563 50	3,563 50	»
»	»	1,128 75	»	1,128 75	1 128 75	»	»	»
168 46	»	»	74 10	168 46	»	1,093 57	»	+ 1,093 57
5,085 03	»	»	881 26	5,085 03	»	1,775 64	»	+ 1,775 64
781 10	»	»	128 44	781 10	»	310 75	»	+ 310 75
»	»	1,200 »	5 »	1,200 »	1,460 80	50 70	50 »	+ » 70
1,556 50	»	»	»	1,556 50	»	57 »	»	+ 57 »
288,817 90	»	»	112,565 69	288,817 90	»	14,987 40	»	+14,987 40
22,471 88	»	55,550 »	58,054 56	76,021 88	52,291 90	26,969 88	40,800 »	-15,850 12
15,103 65	7,568 57	25,200 »	19,785 65	45,874 20	21,577 40	10,028 27	14,400 »	- 4,571 75
564 84	»	2,250 »	818 71	2,614 81	2,007 60	579 56	»	+ 579 56
70,949 45	»	»	46,450 17	70,949 45	»	5,545 12	»	+ 5,545 12
20,548 27	»	21,525 »	54,246 09	42,075 27	21,206 50	4,986 54	»	+ 4,986 54
5,287 15	»	20,400 »	15,258 27	25,687 15	19,184 15	2,681 22	9,180 »	- 6,498 78
659 90	»	»	55 60	659 90	»	57 24	»	+ 57 24
5,870 10	»	»	4,667 05	5,870 10	»	12,572 25	»	+12,572 25
7,957 40	»	»	520 80	7,957 40	»	1,851 79	»	+ 1,851 79
7,155 60	»	»	3,554 50	7,155 60	»	4,554 50	»	+ 1,554 50
9,629 10	»	180 »	5,952 80	9,809 40	180 »	2,562 90	»	+ 2,562 90
262 40	»	»	520 48	262 40	»	1,452 52	»	+ 1,452 52
470,456 71	7,568 57	527,480 65	322,692 81	805,508 95	509,544 17	157,448 46	90,858 95	+66,589 55

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1893 et de celle des quantités entrées en 1894 (col. 2 + col. 5) 6
	En magasin au 31 décembre 1893. Tarif de 1894. 2	Vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1893 (pour mémoire). 3	Reste à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1894 (col. 2 moins col. 3. (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1894. 5	
Report . . .	202,474 15	190,963 08	-11,511 07	700,480 24	962,954 39
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages.	11,565 92	"	+11,565 92	14,736 82	26,102 74
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	1,964 88	"	+ 1,964 88	2,022 91	3,987 79
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	564 26	"	+ 564 26	42,762 18	43,126 44
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages.	1,935 22	"	+ 1,935 22	2,264 30	4,197 52
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc	68 "	"	+ 68 "	42 56	110 56
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.) . .	4,985 25	2,250 "	+ 2,735 25	14,500 66	19,485 91
— n° 2 (semelles de freins)	2,096 18	6,300 "	- 3,503 82	8,540 80	11,536 98
— n° 3 (débris divers)	48,910 85	118,855 50	+69,942 47	281,499 56	500,410 59
— n° 4 (grilles et pièces brûlées) . .	4,827 14	7,700 "	- 2,872 86	17,854 05	22,661 19
Fer galvanisé, mitrailles	252 62	"	+ 252 62	462 70	695 52
Fer riblonds (tournures)	2,179 12	4,800 "	- 2,620 88	7,915 82	10,092 94
Fil de fer vieux	7 50	"	+ 7 50	"	7 50
Fonte de remploi	1,036 57	"	+ 1,036 57	556 25	1,572 62
Fonte, mitrailles ordinaires	8,155 55	57,920 "	-29,784 65	91,189 78	99,525 15
— — brûlée, provenant de pièces de poêles	565,75	700 "	- 154 25	2,525 99	5,091 74
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	278 55	1,580 "	- 1,401 47	1,219 25	1,497 76
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compacte)	1,276 45	1,050 "	+ 226 45	1,042 48	2,518 95
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins)	2,255 64	5,010 "	- 776 56	7,135 95	9,367 59
Fonte riblonds (tournures)	457 46	660 "	- 202 54	669 89	1,127 55
Huile de graissage (résidus)	5,775 66	"	+ 5,775 66	812 99	4,586 65
Limes vieilles et débris de limes	75 58	"	+ 75 58	507 80	385 18
Livrets ayant contenu de l'or fin	5 99	"	+ 5 99	1 58	5 57
Locomotives et tenders hors d'usage	"	"	"	24,000 "	24,000 "
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets . . .	7,671 12	"	+ 7,671 12	82,095 96	89,767 08
— riblonds et limaille	640 19	"	+ 640 19	51,568 72	52,208 91
Meules à aiguiser, hors d'usage	52 04	"	+ 52 04	9 56	41 40
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	1,571 69	"	+ 1,571 69	16,158 76	17,750 45
Nickel, riblonds et limailles de métal Montéfiore	6 80	"	+ 6 80	19 12	25 92
À reporter . . .	510,067 49	375,586 58	-65,518 89	1,402,152 26	1,712,219 75

SORTIES.					SOMMES REALISÉES	RESIE	OBJETS vendus ou engagés	RESTE
Valeur d'après le Tarif des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			Valeur des quantités transférées de dépot à dépot (Pour mémoire)	TOTAL (Colon 7+8+9)	pu la vente des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1891 (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1891 (Colonne 6 moins col 11)	et non livrés ou engagés dans les marchés de remanège en cours au 31 décembre 1891 (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1891 (colonne 13 moins col 11) Pour mémoire
Délivrées pour être remplacées par l'administra- tion 7	Délivrées à l'industrie contre des objets nouveaux 8	Codes à prix d'argent 9	10	11	12	13	14	15
470,436 71	7,568 57	527,480 65	322,692 81	805,505 93	509,544 17	157,448 46	90,858 95	+ 66,589 55
1,200 63	"	13,455 74	"	11,746 37	"	11,356 37	"	"
2,817 95	"	650 64	"	5,468 57	45,705 05	519 22	6,450 52	+ 21,585 61
47 52	"	28,449 "	"	28,496 52	"	14,629 92	"	"
"	"	2,669 10	"	2,669 10	"	1,528 42	"	"
"	"	"	6 85	"	"	110 56	"	+ 110 56
10,171 95	"	2,600 "	14,144 91	12,771 93	2,546 "	6,715 98	1,300 "	+ 5,415 98
"	"	9,800 "	1,199 75	9,800 "	9,290 "	1,756 98	700 "	+ 1,056 98
56,818 28	1,673 91	256,025 41	57,176 67	274,547 60	250,222 80	25,892 79	10,180 "	+ 15,712 79
6 55	"	19,259 "	7,482 25	19,245 55	19,217 "	5,415 64	1,100 "	+ 2,515 64
" 07	"	300 "	68 96	300 07	558 "	595 25	"	+ 395 25
"	"	8,800 "	1,815 10	8,800 "	9,080 "	1,292 94	1,200 "	+ 92 94
"	"	"	"	"	"	7 50	"	+ 7 50
239 09	"	"	402 29	239 09	"	1,155 55	"	+ 1,155 55
24,077 21	980 "	69,120 "	14,589 82	94,157 21	65,509 "	5,167 92	4,800 "	+ 367 92
"	"	2,100 "	953 62	2,100 "	2,102 "	991 74	"	+ 991 74
"	"	1,450 "	609 76	1,450 "	1,444 "	347 76	250 "	+ 117 76
"	"	1,400 "	"	1,400 "	1,600 "	918 95	"	+ 918 95
"	"	7,740 "	618 60	7,740 "	7,715 "	1,627 59	1,290 "	+ 557 59
26 40	"	660 "	545 71	686 40	675 "	440 95	400 "	+ 40 95
1,664 15	"	1,750 "	79 94	5,414 15	1,275 "	1,172 50	"	+ 1,172 50
"	"	582 70	60 48	582 70	577 41	20 48	"	+ 20 48
"	"	"	"	"	"	5 57	"	+ 5 57
"	"	24,000 "	"	24,000 "	24,000 "	"	"	"
80,780 80	"	"	44,586 54	80,780 80	"	8,986 28	"	+ 8 986 28
49,555 71	"	"	7,827 40	49,555 71	"	2,675 20	"	+ 2,675 20
"	"	55 82	5 60	55 82	55 82	5 58	"	+ 5 58
16,370 "	"	"	15,205 05	16,370 "	"	1,560 45	"	+ 1,560 45
25 92	"	"	15 68	25 92	"	"	"	"
694,336 90	10,202 48	757,788 06	467,525 77	1 462,517 44	728,596 25	249,902 51	118,509 25	+ 151,595 06

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES. 1	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1893 et de celle des quantités entrées en 1894 (col. 2 + col. 5) 6
	En magasin au 31 décembre 1893. Tarif de 1894. 2	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés de romaniago ou cours au 31 décembre 1893 (pour mémoire). 3	Resto à l'avoir au 1 ^{er} janvier 1894 (col. 2 moins col. 3 (Pour mémoire) 4	Versées dans les dépôts en 1894. 5	
Report.	510,067 49	575,586 58	— 63,518 89	1,402,152 26	1,712,219 75
Plomb vieux.	253 95	400 »	— 134 95	1,144 51	1,580 46
Riblonds et limailles de cuivre jaune, de bronze et de métal blanc mélangés.	5,613 63	10,800 »	— 5,186 57	20,529 57	25,945 »
Riblonds et limailles de cuivre jaune, de bronze, de métal blanc, de fer et de fonte mélangés .	5,104 71	»	+ 5,104 71	5,762 19	8,866 90
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	64,150 70	158,168 »	— 94,017 50	500,826 40	564,977 10
— — — de remploi.	6,007 10	»	+ 6,007 10	76,570 04	82,577 14
— — — lavés, hors d'usage . .	8,979 »	15,587 »	— 4,608 »	47,456 58	56,435 58
— — en fer et mitrailles	»	»	»	1,778 69	1,778 69
Verre vieux (débris).	271 51	600 »	— 528 49	957 57	1,209 08
Zinc vieux.	519 14	590 »	+ 129 14	1,059 58	1,558 52
TOTAUX.	598,949 25	559,531 58	— 160,582 15	1,857,796 99	2,256,746 22

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRES LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matieres et pieces hors d'usage			VALEUR des quantites	TOTAL (colon 7+8+9)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles, matieres et pieces hors d'usage en 1891 (Pour memoire)	EN MAGASIN au 31 decembre 1891 (Colonne 6 moins col 11)	vendus et non livrés ou engagés dans les marches de remaniage en cours au 31 decembre 1891 (Pour memoire)	A L'AVOIR fin 1891 (colonne 13 moins col 11) (Pour memoire)
Délivrees pour être remployées par l'administra- tion.	Délivrees a l'industrie contre des objets nouveaux.	Cédees a prix d'argent	transférées de dépôt a dépôt (Pour memoire)					
7	8	9	10	11	12	13	14	15
691,326 90	10,202 48	757 788 06	467,323 77	1,462,317 44	728,306 23	240,902 31	118,309 23	+131,593 06
674 81	"	400 "	733 63	1,071 84	320 "	303 62	"	+ 303 62
844 71	"	21,600 "	11,038 52	22,411 74	14,319 60	3,498 26	4,500 "	- 1,001 74
5,110 56	"	"	4,491 76	5,110 56	"	3,736 34	"	+ 3,736 34
106,327 92	93,019 64	87,176 "	49,044 56	286,523 56	88,904 84	78,433 34	117,152 "	- 38,698 46
67,353 52	"	"	13,226 92	67,353 52	"	13,021 62	"	+ 13,021 62
36,363 "	4,988 58	"	4,890 "	41,553 58	"	15,082 "	"	+ 15,082 "
94 12	"	1,300 "	151 "	1,394 12	1,324 "	381 57	"	+ 381 57
"	"	980 "	250 92	980 "	1,071 "	229 08	1,212 "	- 982 92
79 80	"	990 "	617 83	1,069 80	946 85	488 72	"	+ 488 72
911,179 40	108,210 70	870,254 06	533,998 93	1,889,624 16	833,282 34	367,122 06	211,375 23	+125,748 81

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DÉRAILLEMENTS														
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.									
		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.	Attelages rompus ou défectifs.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres 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 . . .	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	9
		1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	8	9
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	14
2	Collisions aux bifurections .	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
5	Collisions de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
		1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1894. . . .	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»
		1895. . . .	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	2
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1895. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1894. . . .	»	»	»	»	»	»	»	2	»	1	1	6	»	
		1895. . . .	»	»	»	»	»	4	2	2	»	1	1	20	»	
		Moyenne (1).	»	3	1	1	1	1	2	3	3	»	1	3	23	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1894. . . .	»	»	1	»	1	»	3	»	1	»	»	1	1	»
		1895. . . .	5	»	»	1	1	1	8	2	8	»	»	3	1	»
		Moyenne (1).	1	»	1	1	5	1	5	2	6	»	2	2	2	»
	Ensemble . . .	1894. . . .	»	»	»	1	1	4	5	»	3	»	1	2	16	14
		1895. . . .	5	»	1	»	1	9	12	4	10	»	1	5	30	17
		Moyenne (1).	1	4	1	1	4	6	7	6	9	»	5	5	46	20

(1) Établie sur les résultats des quinze dernières années.

(2) Pour les années 1895 à 1899, voir annexe XXVIII.

— Année 1894.

[illegible]

N° XXVII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou à des collisions de trains.*

Année 1894.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.
<i>A. Accidents survenus aux voyageurs par leur imprudence :</i>				
En montant dans un train ou en descendant aux stations.	1	12	6	19
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	»	12	4	16
En circulant dans l'intérieur des stations.	5	5	»	10
Lors de la fermeture des portières	»	15	5	18
Dans d'autres circonstances	»	5	5	8
TOTAUX. . . .	6	47	18	71
<i>B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :</i>				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	8	7	»	15
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	6	»	15
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	2	2	»	4
En circulant dans les stations	5	6	»	9
— le long de la voie.	8	1	»	9
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres.	1	14	9	24
Folie, suicide, ivresse	29	1	»	50
Dans d'autres circonstances	1	1	5	5
TOTAUX. . . .	59	38	12	109

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blesés.	confusionnés.	TOTAL.	tués.	blesés.	confusionnés.	TOTAL.	
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration.									
1° Dans les stations :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	7	2	10	»	»	»	»	10
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres .	»	1	»	1	»	»	»	»	1
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	1	21	13	35	»	»	»	»	35
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	10	2	13	»	»	»	»	13
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	4	73	22	101	1	»	1	2	103
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	2	159	64	225	»	»	»	»	225
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	2	119	57	178	»	1	1	2	180
TOTAUX.	11	392	160	563	1	1	2	4	567
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.	2	2	1	5	»	»	»	»	5
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	2	»	3	»	»	»	»	3
TOTAUX.	3	4	1	8	»	»	»	»	8
3° En accrochant des véhicules	»	33	19	54	»	»	»	»	54

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tus.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	tus.	blessés.	confusionnés.	TOTAL.	
4 ^e En décrochant des véhicules.	»	12	3	15	»	1	»	1	16
5 ^e Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	2	7	»	9	»	»	»	»	9
6 ^e Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	2	2	»	4	»	»	»	»	4
7 ^e Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	»	»	1	1	»	»	»	»	1
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.	»	9	3	12	»	»	»	»	12
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	8	2	10	»	»	»	»	10
Atteints dans d'autres circonstances	»	»	3	5	»	»	»	»	5
TOTAUX. . . .	»	18	9	27	»	»	»	»	27
8 ^e Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	1	5	1	5	»	»	»	»	5
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes . .	»	5	»	5	»	»	»	»	5
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	4	1	5	»	»	»	»	5
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	18	5	22	»	»	»	»	22
Atteints dans d'autres circonstances.	2	47	20	69	»	»	»	»	69
TOTAUX. . . .	4	75	25	104	»	»	»	»	104
9 ^e Agents atteints en dehors de tout service :									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	2	3	»	5	1	»	»	»	5
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	4	5	»	9	»	»	»	»	9
Accidents divers	»	5	4	7	»	»	»	»	7
TOTAUX. . . .	6	11	4	21	»	»	»	»	21

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tus.	blesés.	contusionnés.	TOTAL.	tus.	blesés.	contusionnés.	TOTAL.	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circu- lant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	6	4	»	10	»	»	»	»	10
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	6	2	8	»	»	»	»	8
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	2	»	2	»	»	»	»	2
Totaux.	6	12	2	20	»	»	»	»	20
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	»	»	3	3	»	»	»	»	3
Agents des stations communes	»	3	1	4	»	»	»	»	4
Totaux.	»	3	4	7	»	»	»	»	7
Ensemble pour le littéra C. . .	34	371	227	832	1	2	2	5	837

N° XXVIII. — *Dénombrement des accidents*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée (*).	Voyageurs.							Employés et ouvriers.							Personnes	
		Par le fait du service, collisions et déraillements		Par leur propre fait (embarquement et débarquement, etc.)		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements		Par leur propre fait (imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies, etc.,		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc	
		Tués.		Blessés et contusionnés.		Tués	Blessés et contusionnés.	Ensemble	Tués.		Blessés et contusionnés.		Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1855	15	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1856	56	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	91	»	»	»	1	»	2	1	»	»	»	»	1	»	1	1	»
1858	205	»	2	»	4	»	6	6	2	2	5	5	5	5	10	»	»
1859	275	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»
1860	525	»	2	»	2	»	2	2	»	1	6	4	6	5	11	1	2
1861	541	1	4	»	4	1	8	9	»	5	2	10	2	15	15	1	»
1862	599	»	2	»	1	»	5	5	»	2	4	2	4	4	8	2	»
1863	485	»	1	4	15	4	14	18	»	1	5	7	5	8	11	5	1
1864	560	5	9	»	2	5	11	14	1	5	1	7	2	10	12	4	2
1865	560	»	»	»	7	2	7	9	»	5	4	11	4	16	20	5	2
1866	560	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	6
1867	570	»	»	»	5	»	5	5	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1868	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	11	5	11	14	5	4
1869	625	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1870	715	»	»	»	1	»	1	1	1	5	11	18	12	21	55	9	11
1871	745	»	»	»	3	»	4	4	»	2	9	25	9	25	54	15	10
1872	746	»	1	»	»	»	6	6	»	4	15	18	15	22	55	10	6
1873	746	»	6	»	»	»	»	»	»	6	5	21	5	27	52	8	12
1874	747	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	21	5	27	52	8	12
1875	749	»	»	2	1	2	1	5	»	5	9	55	9	40	49	11	12
1876	749	»	1	»	5	4	4	4	»	2	12	50	12	52	44	12	7
1877	749	»	2	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6
1878	749	»	»	1	5	1	5	6	»	»	50	55	50	55	65	7	7
1879	749	»	»	2	5	2	5	5	»	2	46	52	46	54	100	21	15
1880	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1881	865	»	»	5	5	5	5	6	»	»	55	62	55	62	95	25	15
1882	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	51	65	94	19	18
1883	865	»	»	2	5	2	5	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18
1884	869	»	»	1	2	1	2	5	»	»	25	56	25	56	59	22	26
1885	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	40	60	100	41	52
1886	1,470	»	11	2	15	2	24	26	5	14	55	89	60	105	165	50	25
1887	1,875	6	20	5	8	9	28	37	»	9	76	128	76	157	215	40	50
1888	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	159	205	56	45
1889	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	158	206	58	27
1890	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41
1891	2,145	»	14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50	50
1892	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	155	57	185	210	42	50
1893	2,555	4	57	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	52	16
1894	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	55	102	286	105	559	444	54	40
1895	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	574	128	450	558	40	46
1896	2,975	»	20	11	55	11	75	86	5	54	109	579	144	615	727	56	55
1897	3,045	»	5	7	65	7	66	75	2	51	84	402	86	455	519	55	54
1898	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	525	596	27	42
1899	3,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	65	515	64	542	406	54	45
1900	3,171	»	3	5	40	5	45	46	2	20	56	297	58	517	575	52	27
1901	3,188	»	1	5	45	5	44	47	»	14	41	550	41	564	405	54	47
1902	3,198	»	15	7	41	7	54	61	»	15	58	515	58	526	584	54	45
1903	3,207	12	156	8	44	20	180	200	5	28	55	655	58	681	759	58	58
1904	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	51	60	742	62	775	835	50	55
1905	3,241	»	26	12	59	12	85	97	1	50	65	800	64	850	894	55	45
1906	3,247	2	74	4	55	6	127	153	»	57	48	766	48	805	851	21	50
1907	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41
1908	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	56	828	864	50	49
TOTAL		55	755	164	947	199	1,700	1,899	62	720	2,015	9,765	2,077	10,485	12,562	1,155	1,204

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

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

de personnes depuis 1855.

étrangers à l'Administration autres que voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS-	TRAINS-
Causes diverses, suicide, folie, ivresse, etc.		TOTAL.			DES VICTIMES.				KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.
Tués.	Blessés et contu- sionnés	Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble	Tués.	Blessés et contu- sionnés	Ensemble		VOYAGEURS.	VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
»	»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,370	50,370
»	»	»	»	»	»	1	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	3	2	3	1,584,577	507,970	507,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,258,505	618,775	618,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,952,751	651,420	872,785
»	»	1	2	3	9	9	18	2,199,519	653,567	1,181,105
3	»	4	»	4	7	21	28	2,659,741	1,010,129	1,471,965
1	»	3	»	3	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1,589,090
»	»	5	1	6	12	25	35	3,085,549	1,396,485	1,877,170
3	»	7	2	9	12	25	35	3,581,529	1,652,135	2,485,505
»	»	7	2	9	15	25	38	3,470,678	1,512,775	2,726,510
»	»	10	6	16	15	27	42	3,700,111	1,624,525	3,262,110
1	1	7	5	10	12	25	35	3,746,590	1,762,725	3,809,070
3	»	8	4	12	11	15	26	3,658,965	1,599,810	2,866,985
28	»	96	56	152	181	308	489	(1)	(1)	(1)
4	»	15	11	24	25	55	58	6,438,424	2,555,752	5,282,961
»	»	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,643,754	5,520,151
»	»	14	6	20	27	54	61	7,140,640	2,675,950	5,521,514
»	»	8	12	20	15	39	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
»	»	15	14	27	24	55	79	7,849,594	2,911,550	5,746,650
»	»	14	8	22	26	44	70	8,151,685	3,076,146	5,996,242
»	»	11	10	21	35	45	78	8,818,952	3,408,597	6,575,758
»	»	9	8	17	40	48	88	9,421,652	3,741,495	7,458,774
»	»	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,636,618
»	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,571,582	10,057,669
»	»	54	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844,224	9,651,794
»	»	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	139	15,577,016	5,069,001	9,658,977
»	»	26	26	52	80	64	114	14,154,556	5,177,104	9,874,516
»	»	47	56	85	90	106	196	18,282,037	6,952,792	5,515,827
»	»	39	50	89	101	157	258	23,197,625	7,569,475	13,525,278
»	»	49	51	100	154	216	550	29,101,509	9,040,477	20,852,140
»	»	50	58	108	122	248	570	32,441,825	9,579,797	21,519,564
»	»	49	55	84	122	189	511	51,961,012	9,681,999	20,861,890
»	»	65	55	118	151	255	586	56,915,707	10,024,442	21,424,915
»	»	45	52	75	109	196	505	57,421,220	10,621,524	22,051,965
»	»	65	58	105	124	208	552	40,591,240	11,561,529	25,420,671
»	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
»	»	65	45	108	176	456	652	45,052,882	14,857,925	29,459,959
»	»	65	40	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751,848
»	»	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706,457	54,935,575
»	»	47	55	102	140	554	964	49,657,604	16,696,592	55,847,959
»	»	45	43	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	55,268,705
»	»	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17,516,859	55,224,545
»	»	55	51	84	114	391	505	51,657,884	17,946,659	55,452,567
»	»	55	50	105	97	458	555	54,064,504	19,400,743	55,261,905
»	»	55	47	100	118	627	745	57,883,610	20,777,889	57,588,594
»	»	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	59,055,528
»	»	50	58	108	118	902	1,020	64,228,892	22,552,541	59,951,755
»	»	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	59,849,545
»	»	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	59,955,975
»	»	55	41	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954,885	4,0567,767
»	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775,172	25,960,196	41,286,780
550	106	1,683	1,510	2,995	5,961	15,495	17,456	—	—	—

XXIX. — Dépenses de premier établissement du chemin de fer de

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, fruits de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3

I. — Lignes construites
Premier établissement

Hôtel de l'admin ⁿ centrale et bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer.	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,803,687 63	1,437,031 83	6,491,547 32
Embranchement de Lierre.	279,596 09	44,806 24	168,908 83
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,421,569 95	980,099 99	2,530,038 49
Malines à Termonde	1,869,128 24	529,242 18	2,566,509 26
Termonde à Gand (station)	3,800,335 80	589,460 »	2,877,836 97
Ceinture de Gand.	4,269,547 50	490,721 24	740,943 16
Gand à Bruges (station) et Bruges (bassin)	4,204,005 10	542,787,44	2,757,761 52
Bruges (station) à Ostende-ville et Ostende-quai	2,737,310 50	393,830 76	2,109,854 68
Gand à Deynze	1,006,963 32	344,498 22	2,493,142 45
Deynze à Courtrai	1,986,433 33	302,101 95	130,241 54
Courtrai à la frontière	2,258,487 71	521,895 70	1,510,572 74
Mouscron à Tournai	2,802,904 96	228,914 94	1,246,040 21
Bruxelles à Louvain	4,708,939 84	548,225 17	1,471,852 64
Malines à Louvain	5,323,041 95	467,267,24	1,920,243 66
Louvain à Tirlemont	5,075,701 26	505,381 90	1,503,630 08
Tirlemont à Ans.	6,311,608 77	697,740 45	3,071,440 90
Ans à Liège (Guillemins) et à la Meuse.	5,015,883 26	187,181 96	1,054,363 70
Pont du Val-Benoît.	1,431,745 97	»	»
Liège-Guillemins à Liège-Longdoz et gare de Kerkempois	9,379,279 22	432,345 15	507,667 92
De la Meuse à la frontière prussienne.	22,603,660 89	819,634 03	3,426,409 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,396 81	65,967 82	309,720 67
Bruxelles-Midi à Tubize	4,641,069 87	493,667 83	1,693,569 75
Tubize à Soignies	4,115,075 09	215,631 92	1,501,642 97
Soignies à Mons	4,408,506 32	386,129 50	1,086,304 62
Mons à la frontière française.	3,638,979 99	337,012 84	1,618,289 76
Ceinture.	de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi	5,792,887 92	200,366 63
	Bruxelles-Nord à Bruxelles-Quartier-Léopold	2,690,876 02	5,240 61
Bruxelles à Luttre (par Waterloo)	11,919,683 29	901,499 53	2,708,638 80
Blaton à Ath	1,992,250 66	160,878 10	445,190 24
Braine-le-Comte à Charleroy	7,884,563 78	857,024 13	3,961,231 20
A reporter.	148,163,723 04	12,487,036 41	53,169,810 81

l'État, effectuées depuis le 1^{er} mai 1854 jusqu'au 31 décembre 1894.

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	
directement par l'État.		
et parachèvement.		
7,090,210 02	7,090,210 02	
27,584,739 83	42,150,026 63	
502,000 49	793,311 67	
12,597,052 75	26,528,761 16	
1,135,728 73	6,098,608 58	
6,508,125 05	13,575,775 82	
2,403,196 50	7,606,208 40	
3,544,158 96	11,048,515 02	
4,062,665 18	9,265,681 12	
195,838 63	4,058,462 62	
2,015,762 75	4,454,539 53	
917,758 92	4,808,495 07	
5,570,512 53	7,848,572 66	
75,867 »	6,504,884 63	
2,855,086 52	8,565,641 17	
1,555,160 62	8,422,075 86	
2,285,561 69	12,564,157 49	
5,474,577 98	9,732,010 90	
»	1,451,745 97	
5,611,598 85	15,830,889 12	
4,849,156 52	51,698,860 28	
696,235 72	1,958,518 82	
7,471,806 54	14,505,915 99	
1,631,550 51	7,285,900 49	
5,807,548 97	12,288,289 21	
2,510,622 77	7,904,905 56	
1.109.409 99	8,065 253 25	
194,171 74	2,975,195 59	
835,654 71	16,585,478 15	
117,588 71	2,715.707 71	
6,865,914 79	19.546.555 90	
117,227,039 57	531,047,589 85	

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. . .	148,165,725 04	12,487,026 41	53,169,810 81
Charleroy à Namur.	6,749,214 99	830,308 81	3,229,668 85
Libramont à Bertrix.	1,202,874 87	180,283 84	415,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève.	12,415,512 11	302,301 61	616,462 95
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel (abandonnée). . .	261,370 51	"	3,529 "
Audenarde à Orroir.	1,520,989 17	108,719 25	203,454 53
Wavre à Jodoigne par Gastuche (abandonnée).	16,922 63	"	"
Saint-Aubin à Ermeton-sur Biert.	879,861 90	39,255 90	19,735 32
Gedinne à la Lesse (Houyet).	1,623,448 66	86,575 52	146,023 78
Aubel à Bleyberg.	971,725 20	57,221 51	107,647 35
Wanlin à Anseremme. — Anseremme à Yvoir (2 ^e voie en com- munauté). — Anhée à Anhée (jonction) (2 ^e voie). — Raccor- dement d'Anhée à la ligne N. B. vers Yvoir.	5,685,981 82	88,827 76	9,913 21
Raccordement entre les lignes de Mous à Manage et d'Ecaus- sines à Erquelinnes.	420 "	"	"
Malines à Anvers-Sud (par Wilryck).	2,261,065 53	89,514 11	124,074 53
Ciney à Yvoir.	1,159 85	"	"
Approvisionnements à pied d'œuvre	"	40,153 06	"
Total. . .	181,552,282 88	14,510,167 78	53,048,264 45
A déduire : Avance pour approvisionnement de rails.	"	"	2,000,000 "
TOTAUX. . .	181,552,282 88	14,510,167 78	56,048,264 45

II. Lignes concédées à des compagnies

a), moyennant 50 p. % de

Parachèvement

Braine-le-Comte à Gand.	349,062 25	57,159 53	284,610 98
Tournai à Jurbise.	417,631 89	43,719 68	370,862 45
Bal à Ath et Tournai à Blandain.	518,931 50	85,000 71	444,208 65
Plateaux de Herve.	86,470 44	138,817 09	402,459 26
Landen à Ciney.	262,431 78	25,658 55	396,202 86
Jonction Belge Prussienne.	340,005 53	4,889 "	37,227 10
TOTAUX. . .	1,974,551 37	555,224 54	1,953,551 28

b), moyennant redevance

Parachèvement

Spa à la frontière Grand-Ducale.	296,694 10	93,460 26	401,555 43
--	------------	-----------	------------

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	Observations.
4	5	
117,227,039 57	551,047,599 83	
8,523,310 70	19,152,505 55	
75,778 44	1,874,881 27	
100,952 96	13,433,239 63	
"	264,899 31	
27,456 70	1,662,619 67	
"	16,922 63	
"	938,852 12	
"	1,856,049 96	
"	1,156,594 04	
"	5,784,722 79	
"	420 "	
"	2,474,655 97	
"	1,159 85	
"	40,153 06	
125,754,538 57	579,663,255 48	
"	(¹) 2,000,000 "	(¹) Voir renvoi n° 1 de l'annexe IV de 1895.
125,754,538 57	577,663,255 48	

et exploitées par l'État :

la recette brute.

seulement.

190,004 50	880,857 04
1,176,298 27	2,008,512 27
230,442 25	1,278,583 09
280,018 42	907,775 21
1,226,742 81	1,941,053 98
725,432 08	1,107,551 71
3,828,968 31	8,094,295 50

de 219,600 francs l'an (1).

seulement.

492,194 90	1,283,682 69
------------	--------------

(¹) Jusqu'à fin 1895, cette redevance a été de 500,000 francs par an

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES do terrains, indemnités, fraix de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES. 2	RAILS ET ACCESSOIRES. 3

III. Lignes rachetées au comptant

Parachè

Mons à Manage	981,223 42	516,292 40	1,421,234 15
Lignes du Grand-Luxembourg.	7,506,994 07	1,911,288 95	8,409,515 65
Pepinster à Spa	79,105 90	21,755 55	86,957 65
Dendre et Waes	846,449 44	52,174 06	924,747 82
Saint-Ghislain à Erbisœul.	74,632 66	18,157 05	66,888 56
Lierre à Turnhout.	154,300 78	28,047 71	143,715 90
Anvers à la frontière par Esschen	1,112,367 49	139,079 89	145,005 49
Marbehan à Virton et à Lamorteau.	655,017 96	106,953 88	285,058 50
Ensemble	11,590,092 52	2,815,689 49	11,450,119 70
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	109,149 50	23,982 45
	Deynze à Furnes et Furnes à la frontière.	620,542 17	16,515 58
	Ostende à Armentières	506,072 46	1,066 28
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	95,885 85	1,615 56
	Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingelmunster	101,591 50	29,244 18
	Ensemble.	1,235,259 28	72,425 83
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	190 564 85	66,866 52
	Tamines à Landen.	217,458 08	20,175 05
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	459,818 78	58,156 52
	Manage à Wavre	518,187 96	18,924 76
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin.	119,509 52	182,656 12
	Gand à Saint-Ghislain	451,152 59	153,886 01
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain.	708,517 15	277,802 40
	Manage à Buvrinnes-Mont, Bascoup à Trazegnies, Piéton à Leval.	124,518 17	53,989 62
	Écaussines à Erquelinnes.	549,601 25	325,247 48
	Mons à Bonne-Espérance.	111,546 29	7,111 65
	Baume à Marchiennes et raccordements	208,108 27	266,786 80
	Luttre à Gosselies (ville), Gilly-Sart-Allet à Chatelineau, Piéton à Trazegnies, Trazegnies à Courcelles (Centre)	101,831 71	17,644 15
	Houdeng à Soignies	28,661 75	"
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet et à Chatelineau.	44,606 60	1,059 97
	Berzée à Beaumont	14,579 25	26,620 79
	Blaton à Bernissart	11,964 04	7,016 58
	Anvers-Sud à Boom par Hoboken, Wilryck et Contich	25,242 50	20,690 55
	Dour à Quévrain	2,564 50	"
	Ensemble.	5 475,192 80	1,446,654 55
	TOTAUX.	16,098,524 40	4,552,747 85
			16,758,650 50

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	COUT des LIGNES.	Totaux.	Observations.
4	5	6	7	
ou moyennant annuités				
vement.				
2,275,552 57	5,192,302 54	10,525,041 70	15,717,514 30	(1) Dont prélevé sur le prix d'achat fr. 160 75
7,325,959 45	25,153,756 72	127,555,106 80	152,508,845 52	Report de la colonne 6 4,299,839 25
195,104 15	380,905 25	6,782,031 08	7,165,024 51	Prix d'achat. fr. 4,300,000 »
2,027,955 14	4,451,304 46	52,705,069 51	57,154,575 97	(2) Y compris des parachèvements à concurrence de 860,575 85
1,525 65	160,985 90	2,385,000 »	2,545,995 90	payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
272,782 87	(1) 567,817 26	4,299,839 25	4,867,686 51	Report de la colonne 6 6,077,269 74
556,596 38	1,753,047 25	12,500,000 »	14,255,017 25	Prix d'achat. fr. 6,957,645 59
162,580 96	(2) 1,187,571 30	6,077,269 74	7,264,841 04	(3) Savoir :
13,195,885 15	58,847,786 66	232,627,558 14	261,475,141 80	a) Parachèvement prévu lors du rachat (p. 177) 13,101,927 16
				b) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux (p. 177). 46,019,045 48
644,515 78	987,186 87			c) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat. 160 75
299,271 26	1,040,216 05			d. Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,575 85
501,179 38	823,582 97	17,441,982 42	20,945,184 94	Total conforme. fr. 59,981,509 24
114,986 81	277,552 32			(4) En ajoutant au montant de fr. 454,278,140 56
145,816 55	572,864 55			c ci-dessus 160 75
1,705,797 58	5,505,202 52			d id. 860,575 85
				on obtient (p. 177). fr. 455,158,677 16
				coût des lignes rachetées.
745,765 42	1,221,858 95			(5) Déficit de fr. 555,057 21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'Etat.
696,047 41	1,065,652 88			
756,810 47	1,415,615 48			
412,568 30	927,908 07			
267,822 98	808,222 57			
1,264,484 05	2,625,398 11			
519,268 45	2,245,206 98			
889,096 20	1,103,424 58			
675,918 41	2,474,822 47			
576,540 07	577,455 05	194,208,800 »	211,859,520 06	
957,495 98	1,923,274 01			
45,100 46	427,661 57			
6,076 58	185,220 50			
75,537 51	209,102 56			
97,582 17	158,816 76			
6,205 85	55,518 83			
42,043 41	157,296 67			
65,720 28	66,084 58			
7,895,905 96	17,650,520 06			
(1) 22,791,586 69	(2) 59,981,509 24	(3) 454,278,140 56	494,259,649 80	
	(5) 555,057 21		(5) 555,057 21	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES do terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
			BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
		1	2	3

IV. — Lignes construites à forfait					
Premier établissement					
Convention-loi des 31 janvier- 15 mars 1873. Convention-loi des 21 juillet- 25 août 1885.	Athus à Gedinne (voir p. 132)	198,060 74	33,188 46	274,673 67	
	Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, Taminos à Mettet et Mettet à Anhée-jonction	136,688 86	22,431 94	383,723 97	
	Jemelle à Wanlin (voir suite p. 132). . . .	181,285 53	946 45	37,383 31	
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz. .	1,745,885 93	1,631 »	20,731 62	
ENSEMBLE.		2,239,919 08	60,240 83	718,538 37	
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll.	154,530 91	5,036 26	70,840 22	
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres . . .	47,672 02	6,751 61	116,828 14	
	ENSEMBLE.	202,202 93	11,807 87	187,663 36	
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel		27,743 49	36,603 08	87,410 33	
Convention-loi des 25 avril-5 juin 1870 et des 1 ^{er} -26 juin 1877.	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles .	65,678 23	51,119 21	191,666 21	
	Alost à Hoboken (par Opwyck et Boom) . .	35,115 35	4,502 07	90,542 »	
	Renaix à Tournai (par Pecq)	52,027 95	513 11	36,230 94	
	Tournai à la frontière vers Orchies	33,888 77	»	27,143 63	
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand . .	22,534 41	38,329 82	62,472 38	
	Tubize à Écaussines (par Virginal), Lembeq à Braine-l'Alleud	39,128 25	21,101 07	102,292 26	
	Jette à Termonde (par Assche)	42,987 18	59,096 45	234,183 29	
	Bassilly à Renaix (par Lessines).	7,603 82	106,613 31	261,932 »	
	Ath à Saint-Ghislain (par Waudignies). . .	78,081 84	4,829 62	38,488 63	
	Etterbeek à Tervueren	19,180 70	90,841 97	218,227 60	
	Couillet à Jamioulx	4,566 33	40,117 21	20,213 12	
	Mettet à Acoz.	9,834 58	1,897 64	16,371 49	
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements.	10,539 12	5,869 78	23,700 33	
	Avelghem à Herseaux et à la frontière . . .	11,306 61	108,327 95	236,282 06	
	Dour à Audregnies et à la frontière	20,714 83	83,356 36	196,873 48	
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Gene- viève à Thuillies, Buvrinnes-Mont, à Fau- roulx, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie, Trazignies à Luttre, Courcelles (centre) à Roux, à Jumet et à Gosselies (ville)	171,163 09	80,093 08	311,713 33	
	Gosselies (ville) à Gilly-Sart-Allet, Marcinelle à Vieux Campinaire (par Ransart), La Pro- vidence à La Planchie	88,718 12	26,021 28	112,840 22	
	ENSEMBLE.		693,091 14	722,633 31	2,221,399 17
	TOTAUX.		3,182,958 64	831,289 09	3,213,016 43

STATIONS, bâtimens, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers.	Totaux.	PAIEMENTS effectués en titres de la Dette publique.	Totaux.	Observations.
4	6	6	7	
pour compte de l'État ⁽¹⁾ .				
et parachèvement.				
1,553,495 68	2,061,420 55	40,854,812 51	46,505,952 91	⁽¹⁾ Les sommes reprises aux colonnes 1 à 5 représentent les paiements faits en espèces sur le prix du forfait, ainsi que les dépenses de para- chévement 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.
151,760 97	696,630 74			
55,533 58	272,932 65			
889,049 89	2,635,536 46			
2,627,641 92	⁽²⁾ 5,066,540 40	14,229,282 78	16,082,015 40	⁽²⁾ Savoir : 1 ^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 2,648,633 01 2 ^o Paiement en espèces sur le prix du forfait fr. 3,022,487 39 Report de la colonne 6 . . . fr. 40,854,812 51 Prix du forfait. fr. 43,837,299 90
767,850 15	998,257 54			
685,225 31	854,475 08			
1,451,055 46	⁽³⁾ 1,852,752 62			
100,648 90	252,409 80	2,652,565 75	2,884,775 55	⁽³⁾ Savoir : 1 ^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 1,712,115 40 2 ^o Paiement en espèces sur le prix du forfait fr. 140,617 22 Report de la colonne 6 . . . fr. 14,229,282 78 Prix du forfait. fr. 14,369,900 »
128,678 87	437,142 52			
55,141 01	165,500 45			
16,726 40	85,520 58			
48,407 05	111,499 45	94,895,059 05	99,807,552 02	⁽⁴⁾ Savoir : 1 ^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 4,657,993 57 2 ^o Paiement en espèces sur le prix du forfait fr. 254,499 40 Report de la colonne 6 . . . fr. 94,895,039 05 Prix du forfait. fr. 95,149,538 45
19,699 66	145,056 27			
76,101 76	238,625 52			
19,309 85	575,578 77			
7,452 28	585,585 61	94,895,059 05	99,807,552 02	⁽⁵⁾ Savoir : 1 ^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 9,271,171 78 2 ^o Paiement en espèces sur le prix du forfait fr. 3,447,604 01 Report de la colonne 6 . . . fr. 132,591,520 09 Prix du forfait. fr. 156,009,124 10 déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
185,559 57	506,739 46			
21,295 85	549,547 10			
40,924 26	105,620 92			
20,470 07	48,775 78	94,895,059 05	99,807,552 02	⁽⁶⁾ Savoir : 1 ^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 9,271,171 78 2 ^o Paiement en espèces sur le prix du forfait fr. 3,447,604 01 Report de la colonne 6 . . . fr. 132,591,520 09 Prix du forfait. fr. 156,009,124 10 déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
15,681 25	55,790 68			
83,868 61	461,985 21			
45,538 77	546,485 64			
198,581 97	761,353 47	94,895,059 05	99,807,552 02	⁽⁶⁾ Savoir : 1 ^o Parachèvement sur fonds généraux fr. 9,271,171 78 2 ^o Paiement en espèces sur le prix du forfait fr. 3,447,604 01 Report de la colonne 6 . . . fr. 132,591,520 09 Prix du forfait. fr. 156,009,124 10 déduction faite de fr. 7,058,701-16. (Voir le renvoi n° 4 de l'annexe XIII.)
310,292 54	537,871 96			
1,275,567 55	⁽⁷⁾ 4,912,492 97			
5,454,711 65	⁽⁸⁾ 12,685,975 79	152,591,520 00	165,280,295 88	

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc.	fr. 20,855,515 45
Réservoirs.	728,034 52
Colonnes hydrauliques et machines à pomper.	487,370 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau.	2,128,129 23
Machines à vapeur des ateliers.	1,188,522 41
Enclumes, étaux, creusets, burins.	866,534 82
Pompes à incendie.	195,826 02
Pavés.	5,787,573 04
Fr.	59,211,526 51

VI. — Dépenses générales.

Personnel.	fr. 7,112,986 45
Frais de bureau, impressions, reliures.	732,779 72
Études de projets, levées de plans, etc.	585,337 79
Mobilier, instruments, etc.	1,860,834 75
Secours.	14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires.	247,421 34
Fr.	10,521,642 95

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	Locomotives et accessoires.	fr. 117,999,518 13	119,976,689 78
	Pièces de rechange	1,977,171 65	
Matériel de transport.	Voitures, wagons et approvisionnement y relatifs	158,598,380 86	164,879,686 27
	Objets de consommation pour le G ^d -Luxemb.	255,857 26	
	Métaux, fers divers, etc.	2,813,095 45	
	Main-d'œuvre de construction	3,242,152 70	
Engins de pesage de chargement, etc.	Bascules et poids.	252,755 15	7,576,573 79
	Grues, crics, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,655,715 42	
	Objets de ferblanterie, chaufferettes, tricycles, transbordeurs	707,925 22	
	Brouettes, charrettes et canots	242,061 48	
Dépenses diverses.	Paniers pour le transport de marchandises.	102,520 58	504,591 93
	Transport de matériel anglais	84,104 86	
	Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut	26,475 17	
	Caisses de secours, brancards, etc.	49,729 84	
	Totaux.	fr. 292,957,121 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.	ordinaires sur fonds généraux.			
I. <i>Chemins de fer construits directement par l'État.</i>						
Valr des lignes. fr. 377,005,253 48 Matériel fixe des sta- tions et ateliers . 39,211,526 31 Dépenses générales. 10,521,642 95		427,598,422 74		427,598,422 74	225,865,753 55	653,264,156 27
II. <i>Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes</i>	»	»	9,579,977 99	9,579,977 99	»	9,579,977 99
III. <i>Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.</i>						
a) Convention-loi des 31 janvier- 15 mars 1873.	43,857,299 90	»	2,648,635 01	46,505,932 91	»	46,505,932 91
b) Convention-loi des 31 juillet- 23 août 1883.						
c) Convention-loi du 19 décem- bre 1876. (Tirlemont à Diest et à Moll; Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres).	14,569,900 »	»	1,712,115 40	16,082,015 40	»	16,082,015 40
d) Conventions-lois des 25 avril- 5 juin 1870 et des 1 ^{re} -26 juin 1877.	95,149,558 45	»	4,657,995 57	99,807,553 02	»	99,807,553 02
e) Convention-loi des 9-10 juin 1878 (Battice à Aubel)	2,652,565 75	»	252,409 80	2,884,775 55	»	2,884,775 55
Ensemble (¹). . .	156,009,124 10	»	9,271,171 78	165,280,295 88	»	165,280,295 88
IV. <i>Chemins de fer rachetés par l'État.</i>						
Mons à Manage	10,525,041 76	»	5,192,502 54	15,717,544 30	2,698,549 24	18,415,693 54
Grand Luxembourg.	127,555,106 80	9,759,534 31	15,414,402 41 555,057 21	152,861,880 75	33,685,258 55	186,545,159 26
Pepinster à Spa.	6,782,051 08	»	580,995 25	7,165,024 31	»	7,165,024 31
Dendre et Waes.	52,705,069 51	»	4,451,504 46	57,154,575 97	»	57,154,575 97
Saint-Ghislain à Erbeul	2,585,000 »	62,592 85	98,591 05	2,545,985 90	595,666 54	2,959,650 24
Lierre à Turnhout	4,500,000 »	»	567,686 51	4,867,686 51	255,566 48	5,101,252 99
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	1,755,047 25	14,255,047 25	»	14,255,047 25
Hesbaye-Condroz.	»	»	»	»	225,155 81	225,155 81
Marbehan à Virton	6,957,645 59	»	527,195 45	7,264,841 04	268,582 88	7,555,225 92
Flandres.	17,441,982 42	500,000 »	5,205,202 52	20,945,184 94	1,608,757 28	22,555,922 22
Bassins houillers du Hainaut . . .	194,208,800 »	5,000,000 »	14,650,520 06	211,859,520 06	27,960,275 68	259,799,595 74
Ensemble. . .	455,158,677 16	15,101,927 16	46,572,082 69	494,612,687 01	67,071,588 24	561,684,075 25
TOTAUX. . .		1,096,671,585 62			292,957,121 77	1,589,608,505 59
Intérêts intercalaires des capitaux pendant la construction des lignes fr.						18,797,198 11
Dépenses de premier établissement en général						1,408,405,705 50
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. fr. 6,146,567 97						15,841,619 15
{ Travaux en cours d'exécution 9,695,051 16						
Reste, pour lignes exploitées, un capital utile comme à l'annexe XIII, de fr.						1,592,564,084 57

(¹) Déduction faite de fr. 7 058,701 16, voir annexe XIII, renvoi n° 4.

(²) Savoir : { 1^o Matériel repris fr. 17,556,956 01
{ 2^o Matériel commandé par la Compagnie et pris en charge par l'État . . . 15,115,702 90
{ 3^o Acquisition de pièces de rechange y relatives 3,252,599 62

N° XXX. — Abonnements ordinaires

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que comporte l'abonnement.	DURÉE DE L'ABON							
	TROIS MOIS.				SIX MOIS.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
A. Abonnements								
1 à 5 kilom.	16	40	229	291	15	50	155	200
6 » 10 —	50	154	595	779	67	115	240	422
11 » 15 —	25	91	911	1,023	28	52	145	225
16 » 20 —	22	95	444	561	27	54	107	188
21 » 25 —	50	75	541	664	17	25	100	142
26 » 30 —	58	82	512	652	30	54	46	110
31 » 35 —	22	45	168	235	10	15	45	68
1 ^{re} zone	221	566	3,200	3,987	194	323	838	1,355
36 à 40 —	6	20	140	166	6	17	52	55
41 » 45 —	52	69	275	396	32	59	60	151
46 » 50 —	6	20	86	112	2	9	21	32
51 » 55 —	14	37	151	182	11	21	38	70
56 » 60 —	26	55	108	189	16	18	56	70
61 » 65 —	24	38	45	107	10	7	18	35
66 » 70 —	51	14	42	87	9	8	15	50
71 » 75 —	6	5	9	20	1	»	9	10
2 ^e zone	165	258	836	1,259	87	119	227	433
76 à 80 —	1	8	15	22	1	1	1	3
81 » 85 —	2	10	8	20	1	»	4	5
86 » 90 —	4	1	11	16	»	6	5	11
91 » 95 —	4	1	16	21	1	1	8	10
96 » 100 —	6	12	15	31	1	5	7	15
101 » 105 —	4	7	19	30	2	4	5	11
106 » 110 —	1	4	6	11	1	1	4	6
111 » 115 —	5	1	8	12	2	»	2	4
116 » 120 —	51	6	26	83	4	»	4	8
121 » 125 —	10	4	52	66	5	1	14	20
126 » 130 —	55	8	18	59	2	»	5	5
131 » 135 —	5	»	2	5	1	1	»	2
136 » 140 —	9	4	5	18	2	»	4	6
141 » 145 —	2	2	2	6	»	»	»	»
146 » 150 —	2	1	11	14	»	»	5	5
151 » 155 —	»	2	2	4	1	»	1	2
156 » 160 —	2	»	1	3	1	2	1	4
161 » 165 —	»	1	»	1	»	1	»	1
166 » 170 —	5	»	2	5	»	1	1	2
171 » 175 —	1	1	1	3	»	»	»	»
176 » 245 —	5	12	5	18	»	5	»	5
3 ^e zone	124	85	199	408	25	27	67	119
Total.	510	909	4,255	5,654	506	469	1,152	1,907
Réseau entier.	90	455	955	1,480	81	265	299	645
Ensemble.	600	1,364	5,170	7,134	587	732	1,451	2,550
B. Abonnements des agents et des								
1 à 5 kilom.	»	5	10	15	»	5	11	14
6 » 10 —	»	4	29	55	»	1	8	9
11 » 15 —	»	6	5	11	»	2	6	8
16 » 20 —	1	1	5	5	1	1	7	8
21 » 25 —	2	5	17	22	»	4	2	6
26 » 30 —	»	2	7	9	»	1	1	2
31 » 35 —	»	1	2	5	»	»	5	5
1 ^{re} zone.	3	20	73	96	»	12	38	50
2 ^e —	3	»	13	16	2	»	6	8
3 ^e —	»	»	»	»	1	»	»	1
Total.	6	20	86	112	3	12	44	59
Total général.	606	1,384	5,256	7,246	590	744	1,475	2,609

(1) Il a été délivré en outre : 1^o 46,497 abonnements de quinze jours, dont 4,888 de 1^{re} classe, 13,769 de 2^e classe et 25,840 de 3^e classe à demi-prix sur le réseau entier, à des inspecteurs vétérinaires provinciaux.

2^o 9 — hebdomadaires à prix normaux à des ouvriers de l'industrie privée.

(2) Il a été délivré en outre 267,522 abonnements hebdomadaires à prix réduits et 2,258 abonnements à prix réduits, pour ouze

contractés en 1894.

NEMENT.								TOTAL.			
NEUF MOIS.				UN AN.				DES ABONNEMENTS CONTRACTÉS.			
1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
du public (1)											
6	6	9	21	9	102	256	367	46	184	649	879
11	13	11	37	85	192	685	958	211	456	1,520	2,196
2	18	12	32	19	175	500	694	72	536	1,508	1,976
6	16	14	36	45	127	560	752	100	292	925	1,517
6	22	37	65	58	81	489	608	111	201	1,167	1,479
23	51	45	121	57	95	571	723	150	262	774	1,186
2	17	14	33	22	64	199	285	56	159	426	621
58	145	142	345	273	836	2,859	3,967	746	1,870	7,038	9,654
5	10	4	17	7	21	128	156	22	68	504	594
17	51	52	80	128	108	179	415	229	247	546	1,022
7	11	29	47	22	19	72	113	57	59	208	304
5	4	12	19	18	21	56	95	46	85	257	366
9	10	15	34	49	53	101	205	100	158	260	498
2	4	5	11	46	57	55	158	82	86	125	291
1	5	5	9	18	22	54	74	59	47	94	200
2	5	5	8	12	17	21	50	21	25	42	88
44	76	105	225	300	300	646	1,246	596	753	1,814	3,163
»	1	1	2	17	16	49	82	19	26	54	79
2	1	1	4	9	15	12	36	14	24	25	65
1	5	»	4	2	15	24	59	7	25	40	70
5	»	»	5	9	10	20	59	17	12	44	73
5	1	1	7	54	25	20	77	46	41	41	128
2	1	1	4	15	12	51	58	25	24	56	103
1	»	1	2	10	6	15	29	15	11	24	48
»	1	»	1	5	2	10	17	10	4	20	54
»	1	1	2	6	7	15	26	41	14	44	99
»	»	1	1	8	11	11	50	25	16	58	97
»	»	»	»	6	9	10	25	41	17	51	89
»	»	»	»	10	2	5	15	14	5	5	22
»	»	»	»	17	15	12	44	28	19	21	68
»	»	»	»	3	1	5	7	5	5	5	15
1	1	»	2	8	7	10	25	11	9	24	44
1	»	»	1	2	»	7	9	4	2	10	16
»	1	1	2	7	2	2	11	10	5	5	20
»	»	»	»	1	2	»	5	1	4	»	5
»	»	»	»	5	1	4	8	6	2	7	15
»	»	»	»	1	2	»	5	2	5	1	6
»	»	1	1	4	9	5	16	7	24	7	58
16	11	9	36	177	163	227	567	342	286	502	1,130
118	252	256	606	750	1,299	5,751	5,780	1,684	2,909	9,554	15,947
21	58	65	144	649	1,777	2,872	5,298	841	2,555	4,469	7,565
159	290	519	748	1,599	5,076	6,605	11,078	2,525	5,462	15,525	21,510

médecins agréés de l'Administration (2).

»	»	2	2	1	15	41	57	1	21	64	86
»	»	1	1	1	28	61	90	1	55	99	155
»	»	»	»	1	14	49	64	1	22	60	83
»	»	»	»	»	8	26	54	1	10	56	47
»	»	»	»	1	7	58	46	5	14	57	74
»	»	1	1	2	7	19	28	2	10	28	40
»	»	»	»	»	1	15	14	»	2	18	20
»	»	4	4	6	80	247	333	9	112	362	483
2	»	1	3	1	2	10	13	8	2	30	40
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1
2	»	5	7	7	82	257	546	18	114	592	524
141	290	524	755	1,406	5,158	6,860	11,424	2,543	5,576	15,915	22,054

de 5^e classe.

déplacements consécutifs, à des agréés et ouvriers de l'Administration.

N° XXXI. — Abonnements contractés : A. Élèves en

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que comporte l'abonnement.	ABONNEMENTS																							
	1 DÉPLACEMENT.												2 OU 3 DÉPLACEMENTS.											
	3 mois.				6 mois.				1 an.				3 mois.				6 mois.				1 an.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
1 à 5 kilom.	1	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»
6 » 10 —	»	»	10	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11 » 15 —	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
16 » 20 —	»	»	8	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
21 » 25 —	»	»	5	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
26 » 30 —	»	»	9	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
31 » 35 —	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1 ^{re} zone.	7	30	76	113	12	33	74	119	5	39	105	149	5	18	81	104	1	8	35	44	»	26	99	125
36 » 40 —	4	5	9	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
41 » 45 —	»	»	19	19	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
46 » 50 —	11	9	11	31	12	19	7	38	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
51 » 55 —	»	»	9	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
56 » 60 —	»	»	7	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
61 » 65 —	»	»	5	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
66 » 70 —	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
71 » 75 —	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2 ^e zone.	39	71	93	203	30	87	52	169	12	62	34	108	2	23	97	122	1	3	11	15	1	13	63	77
76 » 80 —	1	5	9	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
81 » 85 —	»	»	9	9	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
86 » 90 —	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
91 » 95 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
96 » 100 —	»	»	7	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
101 » 105 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
106 » 110 —	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
111 » 115 —	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
116 » 120 —	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
121 » 125 —	»	»	5	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
126 » 130 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
131 » 135 —	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
136 » 140 —	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
141 » 145 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
146 » 150 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
151 » 155 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
156 » 200 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3 ^e zone.	33	74	74	181	37	56	18	111	28	29	14	71	»	2	11	13	»	1	5	6	1	7	16	24
Total.	79	175	245	497	79	176	144	399	45	150	155	348	7	45	189	239	2	12	51	65	2	46	178	226

B. Abonnements contractés par des

1 à 5 kilom.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6 » 10 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11 » 15 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
16 » 20 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
21 » 25 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
26 » 30 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
31 » 35 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1 ^{re} zone.	»	»	4	4	»	»	3	3	1	»	44	45	»	1	»	1	»	»	»	»	»	5	11	16
2 ^e zone.	»	4	1	5	»	3	1	4	1	4	1	6	»	1	»	1	»	1	1	2	»	2	2	4
3 ^e zone.	»	1	»	1	»	2	»	2	»	3	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total.	»	5	5	10	»	5	4	9	2	7	45	54	»	2	»	2	»	1	1	2	»	7	13	20
Total général.	79	180	248	507	79	181	148	408	47	157	158	382	7	45	189	241	2	15	52	67	2	53	191	240

D'ÉLÈVES.

élèves fils d'agents de l'administration.

6	4	12	22	»	4	16	20	»	40	105	145	»	»	»	»	»	»	1	10	11	6	50	146	203			
1	7	22	30	»	4	24	28	»	60	174	259	»	»	»	»	»	»	5	4	7	6	73	254	335			
»	4	16	20	»	2	9	11	»	10	97	116	»	»	»	»	»	»	4	5	4	»	27	145	170			
1	4	14	16	1	»	6	7	»	6	52	58	1	»	»	»	»	»	1	1	1	2	9	60	71			
»	2	5	7	»	»	2	2	1	7	19	27	»	»	»	»	»	»	1	1	2	2	10	56	48			
»	5	2	5	»	1	»	1	»	5	15	16	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	10	17	27			
»	1	»	1	»	1	1	1	»	1	5	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	6	8			
8	21	72	101	1	12	57	70	6	136	445	587	»	1	2	3	»	»	5	5	»	7	19	26	16	183	662	861
»	1	5	6	»	1	1	2	»	5	8	13	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	1	22	21	44	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	6			
8	22	77	107	1	15	58	72	6	141	455	600	»	1	2	5	»	»	6	6	»	7	19	26	17	211	683	911
148	261	849	1,258	9	156	795	960	61	864	2,678	5,605	4	9	48	61	1	5	45	49	1	22	104	127	410	1,924	5,545	7,909

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

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,054	863,198	58.55	11.20	12.15	101,560 »	20,509 00	115,160 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,729 53
1874 . .	257,692	196,682	1,729,456	28.50	10.45	15. »	204,613 79	33,063 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,524,100	28.50	10.45	15. »	228,660 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,555,112	26.20	10.95	15.70	214,705 »	47,919 80	352,538 42
1877 . .	389,522	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,909 »	347,796 35
1878 . .	412,656	382,950	5,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 59
1879 ⁽¹⁾ .	(²)315,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	356,701 10
1880 ⁽³⁾ .	800,855	645,215	4,266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 ⁽⁴⁾ .	1,780,802	1,261,796	7,025,596	56.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,251,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14.89	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	5,320,890	1,517,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,084	58.27	12.67	14.64	5,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	5,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	13. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1893 ⁽⁵⁾ .	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,755 55	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51

(¹) A partir de 1879, les agents de l'administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements.

(²) De 1877 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(³) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(⁴) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(⁵) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1^{er} juin 1895. (Voir annexe suivante.)

N° XXXIII. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours, de juin (2^e quinzaine) 1893 à décembre 1894.*

MOIS.	ANNÉE 1895.								ANNÉE 1894.							
	MOUVEMENT.				RECETTES.				MOUVEMENT.				RECETTES.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
Janvier . .	»	»	»	»	»	»	»	»	144	695	1,509	2,148	7,175	26,410	32,755	66,510
Février . .	»	»	»	»	»	»	»	»	156	652	1,559	2,127	6,800	24,776	35,475	68,051
Mars . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	131	728	1,487	2,566	7,550	27,664	37,175	72,489
Avril . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	187	824	1,605	2,614	9,550	51,512	40,075	80,757
Mai	»	»	»	»	»	»	»	»	286	1,075	1,964	5,325	14,500	40,880	49,100	104,250
Juin	456	559	757	1,252	6,800	15,642	18,925	59,567	427	1,255	2,125	5,787	21,550	46,950	55,125	121,405
Juillet . . .	521	894	1,505	2,918	26,050	55,972	57,575	98,597	850	1,856	2,881	5,507	41,500	70,528	72,025	181,053
Août	825	1,958	5,006	5,769	41,250	75,644	75,150	190,044	1,225	3,297	4,514	8,854	61,150	125,286	107,850	294,286
Septembre . .	562	1,529	2,508	5,999	18,100	50,502	57,700	126,502	704	2,454	3,482	6,620	55,200	92,492	87,050	214,742
Octobre . . .	162	716	1,557	2,415	8,100	27,208	58,425	75,753	508	1,189	2,155	3,650	15,400	45,182	53,825	114,407
Novembre . .	125	569	1,299	1,995	6,250	21,022	52,475	60,547	504	1,057	1,872	5,275	15,200	40,166	46,800	102,166
Décembre . .	101	445	958	1,482	5,050	16,854	23,450	45,554	188	727	1,511	2,226	9,400	27,626	52,775	69,801
Totaux . . .	2,255	6,248	11,548	19,828	111,600	257,424	285,700	652,724	4,888	15,769	25,840	46,497	244,575	599,222	646,000	1,489,597

2^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXXIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1894.

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	
	Belgo.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A double voie	À simple voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)	Mét. cour ² 40,323	Mét. cour ¹ "	Mét. cour ¹ "	Mét. cour ² 49,323	Mét. cour ² 13,600	Mét. cour ² 35,723	Mét. cour ¹ 49,323	"
Chimay : Hostière à la frontière vers Anor (France).	59,868	"	"	59,868	"	59,868	59,868	"
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	"	52,046	52,046	"
	Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511	"	43,511	43,511	"
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	"	20,655	20,655	"
	Ingelmunster à Deynse, par Thielt.	25,438	"	25,438	"	25,438	25,438	"
	Roulers à Ypres.	22,030	"	22,030	"	22,030	22,030	"
	Roulers à Menin	15,012	"	15,012	"	15,012	15,012	"
Gand-Eecloo-Bruges	47,297	"	"	47,297	1,892	45,405	47,297	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).	20,468	14,580	"	41,078	"	41,078	41,078	"
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroy à Viroux (France)	62,478	3,100	65,578	23,678	41,900	65,578	"
	Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanefle, de Mortelmé et de Philippeville et de la Sambre à Marcinelle.	43,717	"	43,717	2,251	43,466	43,466	2,251
	Est belge. { Louvain à Givet (France).	117,251	2,063	119,334	16,012	103,322	119,334	"
	Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	16,124	"	16,124	4,533	11,591	4,533	11,591
	Landen à Hasselt (2)	27,964	"	27,964	"	27,964	27,964	"
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	62,052	40,208	102,260	6,679	95,581	102,260	"
	Nord de la Belgique. { Anvers à Louvain et embranche-ment de Louvain-Bassins.	73,259	"	73,259	15,913	57,346	60,141	13,118
	Aerschot à Hérentals	20,535	"	20,535	"	20,535	20,535	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	8,816	23,100	31,916	"	31,916	31,916	"
	Anvers à Gladbach (Prusse).	73,241	48,244	121,485	461	121,024	121,485	"
	Sichem à Montaigu.	3,568	"	3,568	"	3,568	3,568	"
Hasselt à Maaseyck.	40,567	"	"	40,567	"	40,567	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas).	18,276	11,007	"	29,283	29,283	"	29,283	"
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt.	54,684	"	54,684	"	54,684	51,545	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	43,281	17,571	60,852	140,742	60,852	60,852	"
	Liège à Flémalle et embranchements.	25,206	"	25,206	"	25,206	7,677	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,586	"	67,486	4,581	62,925	67,486	"
Nord belge.	Charleroy à Erquelines	30,653	"	30,653	30,653	"	29,885	768
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	"	15,890	15,890	"	15,890	"
	Namur à Liège.	72,634	"	72,634	72,634	"	72,151	483
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701	10,326	39,375	49,701	"
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	"	9,433	9,433	"
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	"	"	21,146	1,726	19,420	20,356	790
TOTAL.	(1) et (2) 1,279,922	201,611	1,481,533		250,092	1,231,441	1,431,864	49,669

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête de Flandre).

(2) Y compris 10,226 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge pour compte de la Société anonyme des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XXXV. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1894.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anvers à Gand.	Belge	4	9	40	4	3	44	"	4	4
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	9	40	4	3	44	"	4	4
Chimay	Belge	4	40	44	"	2	46	3	2	5
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	40	44	"	2	46	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge	41	49	36	3	41	44	"	2	2
	Etranger . .	4	3	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	42	22	34	3	41	48	"	2	2
Gaud-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	42	4	"	43	"	5	5
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	8	42	4	"	43	"	5	5
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	"	"	7	"	3	3
	Etranger . .	2	3	5	"	"	5	"	4	4
	Ensemble.	6	6	12	"	"	12	"	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	27	4	127	34	87	121
	Etranger . .	7	43	20	41	"	31	4	7	8
	Ensemble.	44	75	119	38	4	158	35	94	129
Hasselt à Maeseyck	Belge	4	6	7	4	"	8	4	4	2
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	4	6	7	4	"	8	4	4	2
Liège à Maestricht	Belge	4	5	6	"	7	43	4	4	5
	Etranger . .	4	2	3	"	4	4	"	4	4
	Ensemble.	2	7	9	"	8	47	4	5	6
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	44	23	3	4	27	6	23	29
	Etranger . .	4	2	3	"	"	3	"	"	"
	Ensemble.	40	46	26	3	4	30	6	23	29
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	40	4	2	43	"	2	2
	Etranger . .	2	2	4	4	"	5	"	"	"
	Ensemble.	8	6	44	2	2	48	"	2	2
Nord belge	Belge	48	29	47	6	29	82	24	53	76
	Etranger . .	4	"	4	"	"	4	"	"	"
	Ensemble.	49	29	48	6	29	83	24	52	76
Taviers à Embresin	Belge	"	"	"	5	4	9	3	3	6
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	"	"	"	5	4	9	3	3	6
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	"	4	8	"	"	"
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble.	2	5	7	"	4	8	"	"	"
TOTAUX.	Belge	98	174	272	48	64	381	73	485	257
	Etranger . .	45	25	40	42	4	53	4	9	40
	Ensemble.	413	199	312	60	62	434	73	494	267

N° XXXVI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1894.

Comparaison des années 1894 et 1893.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.															
		Anters à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Bruxelles-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maastricht.	Liège à Maastricht.	Liégeois-Limbourgeois. (¹)	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Tartiers à Ambresin.,	Ternoude à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.															
Locomotives.	{ en 1893 . .	13	7	37	8	10	(⁴) 205	3	(³) 11	29	14	(⁴) 204	3	6	551
	{ en 1894 . .	13	7	38	10	10	(²) 203	3	(³) 11	29	14	(⁴) 204	3	6	551
Différences pour 1894. . .		"	"	+ 1	+ 2	"	- 3	"	"	"	"	"	"	"	"
Tenders . . .	{ en 1893 . .	"	7	36	4	6	128	"	8	20	13	129	"	"	351
	{ en 1894 . .	"	7	37	6	6	124	"	8	20	13	129	"	"	350
Différences pour 1894. . .		"	"	+ 1	+ 2	"	- 4	"	"	"	"	"	"	"	- 1
Voitures à vapeur	{ en 1893 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	10
	{ en 1894 . .	"	"	7	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	10
Différences pour 1894. . .		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	{ de 1 ^{re} classe.	5	"	14	3	2	43	"	3	—	5	29	"	1	108
	{ de 2 ^e — . .	16	"	23	6	2	42	"	3	—	7	28	"	2	129
	{ de 3 ^e — . .	46	7	87	26	9	220	6	11	—	17	65	"	9	502
	{ mixtes . . .	17	5	20	11	2	(⁵) 69	2	(⁶) 16	—	8	(⁷) 25	6	3	184
	{ Ensemble.	84	12	144	46	15	374	8	33	(1)	37	147	6	15	921
Fourgons à bagages		14	8	45	7	5	212	2	(⁸) 14	(1)	12	140	3	4	468
Wagons à marchandises	{ découverts	55	195	317	52	171	5,349	44	219	—	383	3,820	62	30	11,177
	{ fermés. . .	40	6	138	50	13	585	16	68	—	23	464	"	15	1,427
	{ pour chevaux.	"	"	7	"	"	6	2	"	—	"	10	"	"	28
	{ pour bétail. .	3	8	56	"	8	579	16	"	—	50	59	4	7	781
	{ Ensemble.	107	209	518	102	192	7,019	78	287	(1)	436	4,344	66	52	13,410
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	14,876
	{ en 1894 . .	216	230	708	159	214	7,622	92	335	—	492	4,638	75	73	14,854
Différences pour 1894. . .		+25	"	+ 25	+ 7	"	+ 20	"	+ 38	—	+ 54	"	+ 5	+ 10	+ 184

(¹) A la fin de 1894, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 5^e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais n'en a plus qui soient spécialement affectés au réseau Liégeois-Limbourgeois. Actuellement le matériel de l'espèce de cette administration est utilisé indistinctement sur toute l'étendue des lignes qu'elle exploite (1,566 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1894 comprenait : 2,879 wagons découverts, 2,537 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 813 wagons pour bétail et 1,098 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° XXXVII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1894.

Comparaison des années 1894 et 1893.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (¹)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (ou 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	488,003	44,842	2,060	534,905	»	»	»	»	488,003	44,842	2,060	534,905
Chimay	»	58,456	198,287	256,743	»	9,276	27,740	37,016 ^(²)	»	67,732	226,027	293,759
Flandre occidentale	932,806 ^(³)	178,896	99,790	1,211,492	84	»	»	84	932,890 ^(³)	178,896	99,790	1,211,576
Gand-Ecclou-Bruges	270,280	56,194	»	326,474	»	»	»	»	270,280	56,194	»	326,474
Gand à Terneuzen	79,871	54,264	54,518	188,653	»	»	»	»	79,871	54,264	54,518	188,653
Grand Central belge	1,912,929	1,414,532	400,801	3,728,262	84,488	258	»	84,746	1,997,417	1,414,790	400,801	3,813,008
Hasselt à Maeseyck	»	»	102,336	102,336	»	»	»	»	»	»	102,336	102,336
Liège à Maestricht	249,598 ^(⁴)	105,108	14,042	368,748	»	»	»	»	249,598 ^(⁴)	105,108	14,042	368,748
Liégeois-Limbourgeois	437,385	372,483	»	809,868	»	»	»	»	437,385	372,483	»	809,868
Malines à Terneuzen	154,223 ^(⁵)	209,009	123,425	486,657	»	»	»	»	154,223 ^(⁵)	209,009	123,425	486,657
Nord belge	1,646,107 ^(⁶)	1,147,132	»	2,793,239	»	»	»	»	1,646,107 ^(⁶)	1,147,132	»	2,793,239
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	67,057	14,235	7,553	88,845	13,208	2,609	1,485	17,302	80,265	16,844	9,038	106,147
Totaux pour 1894	6,238,259	3,655,151	1,042,812	10,936,222	97,780	12,143	29,225	139,148	6,336,039	3,667,294	1,072,037	11,075,370
— 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
Différences pour 1894	+ 206,490	— 93,483	— 1,326	+ 111,681	+ 846	+ 763	— 562	+ 1,047	+ 207,336	— 92,720	— 1,888	+ 112,728

(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 99,927 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(⁴) — 111,456 — — par les trains-tramways.

(⁵) — 245,275 — — par les voitures à vapeur.

(⁶) — 531,744 — — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. (nombre.)	43,371	91,727	2,892	5,822	39,209	70,246
2 ^e — (—)	280,860	330,978	27,437	27,881	283,833	300,209
3 ^e — (—)	1,193,525	758,331	259,875	134,877	2,314,768	1,144,923
Ensemble. (—)	1,517,756	1,181,036	289,904	168,580	2,634,810	1,515,378
Bagages { taxés au minimum (colis.)	2,834	1,487	•	•	14,317	32,209
— au poids (quintaux.)	6,013	10,214	1,903	5,006	13,732	32,209
Ensemble.	—	11,701	—	5,006	—	32,209
Petites mar- chandises { taxées au minimum . . (expédit ions.)	49,039	20,206	•	•	196,283	82,173
— au poids (quintaux.)	48,787	78,363	19,497	25,795	146,016	134,144
Ensemble.	—	98,569	—	25,795	—	216,317
Grosses mar- chandises { taxées au minimum . . (expéditions.)	9,829	22,480	•	•	30,698	23,348
— au poids (tonnes.)	57,997	186,419	197,425	322,973	751,423	1,279,552
Ensemble.	—	208,599	—	322,973	—	1,302,900
Finances (groups.)	1,790	1,345	1,311	590	56,039	9,393
Équipages { transportés à grande vitesse. (nombre)	•	•	•	•	8	425
— à petite — (—)	•	•	27	285	•	•
Ensemble. (—)	•	•	27	285	8	425
Chevaux et bestiaux ⁽²⁾ { transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	71	886	1,170	17,958
— à petite — (—)	20,087	34,516	1,638	22,079	866	9,464
Ensemble. (—)	20,087	34,516	1,709	22,965	2,036	27,422
Produits extraordinaires (francs)	—	22,831	—	25,717	—	22,843
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,538,597	—	⁽¹⁾ 374,941	—	3,126,587
Dépenses — — (—)	—	912,171	—	⁽³⁾ 355,422	—	1,734,575
Excédents des recettes sur les dépenses . (—)	—	616,426	—	216,489	—	1,395,012
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	60.44 p. %	—	62.15 p. %	—	55.38 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 (551,080 voyageurs) et la recette (201,813 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, de Gand-Eecloo-Bruges, du Grand Central belge et du Nord belge, le mouvement des ou de wagons.

(4) Y compris une somme de 55,000-90 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer Nord français, du

(5) Y compris une somme de 3,714-41 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette ⁽¹⁾. — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1894.*

DES COMPAGNIES.

GAND-EECLOO- BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
8,783	14,779	4,692	2,526	419,022	239,721	1,495	2,715	46,143	27,238	232,607	434,774
121,531	118,966	11,169	40,804	614,058	832,462	6,229	9,014	67,574	66,247	1,412,391	4,696,561
464,056	274,274	239,359	176,173	6,360,328	3,014,792	63,048	48,022	981,701	449,705	11,873,660	6,001,097
594,370	408,019	252,220	189,503	7,093,408	4,086,975	70,772	59,751	1,065,118	513,190	13,518,658	8,152,432
4,745	879	631	4,088	24,909	79,730	734	367	"	"	45,170	112,449
4,429	2,320	4,487	21,801	21,801	420	872	8,474	8,277	55,289	—	—
—	3,499	—	4,088	—	79,730	—	4,239	—	8,277	—	442,419
51,744	20,244	3,694	4,522	367,065	582,284	25,435	8,268	"	"	693,260	4,035,850
34,965	28,791	25,932	40,116	248,762	—	40,534	44,441	47,773	32,506	582,266	—
—	49,035	—	44,638	—	582,281	—	49,709	—	32,506	—	1,035,850
6,866	7,929	814	967	60,932	9,065,340	4,086	4,787	"	"	440,193	42,206,486
144,860	222,186	470,224	44,181	4,279,293	—	40,631	64,486	588,407	595,138	6,529,960	—
—	230,415	—	445,148	—	9,065,340	—	66,273	—	595,138	—	12,206,486
4,452	4,224	386	852	22,448	4,424	4,294	391	3,733	4,019	91,123	49,241
40	192	"	"	34	4,266	"	"	4	42	53	4,595
"	"	"	"	86	3,379	"	"	"	"	443	3,664
40	492	"	"	420	4,645	"	"	4	42	466	5,259
9,536	9,270	"	"	2,640	5,978	4	40	451	2,728	—	36,836
44,079	48,757	488	4,259	72,316	75,351	522	6,920	604	6,844	—	478,490
50,613	28,027	488	4,259	74,956	84,329	523	6,936	755	9,572	—	215,026
—	50,676	—	47,945	—	214,514	—	47,675	—	77,945	—	477,443
—	770,487	—	670,433	—	14,446,235	—	171,977	—	1,267,659	—	22,253,886
—	418,033	—	334,842	—	7,042,816	—	164,754	—	698,524	—	44,688,437
—	352,454	—	335,591	—	7,073,419	—	7,223	—	569,435	—	10,565,749
—	51.25 p. %	—	19.91 p. %	—	49.89 p. %	—	95.30 p. %	—	55.10 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

Liège à Visé.

animaux est exprimé par le nombre de têtes; pour les autres lignes concédées ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions

chef de l'exploitation de la section française de Monmignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay, dont il est question dans le renvoi ^(*) ci-dessus.

N° XXXVIII. — 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 { 1 ^{re} classe. (nombre.)	232,607	454,774	18,859	44,537	16,894	20,571
2 ^e — (—)	4,412,391	1,696,561	453,695	225,990	82,297	66,648
3 ^e — (—)	11,873,660	6,004,097	740,412	472,160	569,956	242,298
Ensemble. (—)	13,518,658	8,152,432	912,666	739,687	669,147	329,517
Bagages { taxés au minimum (colis.)	45,170	442,449	4,681	2,280	2,752	4,440
— au poids (quintaux.)	55,289	—	4,050	40,619	2,440	3,430
Ensemble.	—	442,449	—	42,899	—	4,540
Petites mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	693,260	1,035,850	412,409	38,005	57,066	52,404
chandises { — au poids. (quintaux.)	582,266	—	404,204	444,685	31,548	—
Ensemble.	—	1,035,850	—	479,690	—	52,404
Grosses mar- { taxées au minimum. . . (expéditions.)	440,195	12,206,486	45,447	48,536	5,725	7,729
chandises { — au poids. (tonnes.)	6,529,960	—	4,479,753	1,623,244	633,086	790,570
Ensemble.	—	12,206,486	—	1,641,780	—	798,299
Finances (groups.)	94,423	49,241	6,474	4,982	48,463	3,990
Équipages { transportés à grande vitesse. (nombre.)	53	4,595	20	540	»	»
— à petite — (—)	413	3,664	»	»	3	49
Ensemble. (—)	466	5,259	20	540	3	49
Chevaux et bestiaux { transportés à grande vitesse. (nombre.)	—	36,836	230	5,849	40	489
(¹) { — à petite — (—)	—	478,490	2,476	28,854	209	2,411
Ensemble. (—)	—	215,026	2,706	34,670	249	2,300
Produits extraordinaires. (francs.)	—	477,443	—	48,302	—	74,735
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	22,253,886	—	2,659,550	—	1,265,534
Dépenses — — (—)	—	14,688,437	—	4,720,273	—	725,875
Excédents des recettes sur les dépenses. (—)	—	10,565,749	—	939,277	—	539,656
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	64.68 p. %	—	57.36 p. %

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

(2) Voir note de renvoi (2) de la page précédente.

(3) 1,652 envois taxés par expédition et 12,176 tarifés par tête.

(4) 7,012 — — — et 146,419 — —

(5) 8,664 — — — et 158,298 — —

recette (¹). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1894. (Suite.)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
349,563	627,069	"	"	2,581	2,624	664,060	4,156,548	8.95	2.78
954,757	934,863	40,556	9,973	27,615	48,812	2,630,755	2,942,874	22.77	7.08
5,484,286	2,037,497	"	"	205,776	71,874	18,873,790	8,824,926	68.28	21.22
6,788,606	3,599,429	40,556	9,973	235,972	93,310	22,165,605	12,924,318	400. "	31.08
"	"	"	"	700	350	53,303	339,844	400. "	0.82
69,328	478,955	"	"	540	651	131,317			
—	478,955	—	"	—	4,001	—	339,844	400. "	0.82
"	"	"	"	42,753	45,319	905,488	4,893,482	400. "	4.55
372,828	592,587	2,493	2,788	20,238	44,847	4,410,577			
—	592,587	—	2,788	—	30,466	—	4,893,482	400. "	4.55
"	"	"	"	3,812	2,575	435,179	24,490,527	400. "	58.46
7,798,469	9,380,516	65,508	68,764	82,379	92,407	16,289,455			
—	9,380,516	—	68,764	—	94,682	—	24,490,527	400. "	58.46
66,363	43,020	"	"	8,965	599	491,088	38,832	400. "	0.09
"	"	"	"	"	"	73	2,435	47.39	0.01
4,492	6,431	"	"	"	"	4,308	40,444	82.61	0.02
4,492	6,431	"	"	"	"	4,331	42,279	400. "	0.03
"	"	"	"	49	99	(³)	42,943	44.52	0.10
42,637	42,506	"	"	209	4,417	(⁴)	252,775	85.48	0.64
42,637	42,506	"	"	228	4,216	(⁵)	295,718	400. "	0.74
—	4,294,062	—	4,440	—	4,368	—	4,897,050	400. "	4.56
—	15,107,506	—	82,965	—	222,342	—	44,591,780	—	400. "
—	5,729,464	—	44,552	—	481,986	—	20,086,984		
—	9,378,345	—	44,413	—	40,356	—	21,504,796		
—	37.92 p. %	—	50.08 p. %	—	81.85 p. %	—	48.29 p. %		

N° XXXIX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Comparaison des	
		Auvers à Gand.	Chimay.
	<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	4	4
2	Ingénieurs en chef-directeurs	"	"
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.).	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	"	"
5	Agents commerciaux.	"	"
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	"	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	15	40
8	Capitaines et seconds de steamers	4	"
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	4
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	4	"
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	"	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc.	24	27
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	2
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	17	44
	Ensemble (rubrique A).	76	60
	<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, cleman, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	401	36
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. . .	444	75
17	Ouvriers de station (annoteurs 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.	147	21
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	15	"
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	44	4
	Ensemble (rubrique B).	388	133
	TOTAUX (rubriques A et B) pour 1894. . .	464	193
	— — — — — pour 1893. . .	448	194
	Différences pour 1894	+ 16	— 1

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1894.*

années 1894 et 1895.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Ecclou- Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maseyck.	Liege à Maseyck.	Liegeois- Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1894	1895.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	15	15
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
5	1	2	25	1	3	1	3	1	»	»	47	46
»	»	1	18	»	»	2	»	12	»	»	33	31
»	»	2	3	»	»	2	1	»	»	»	8	7
8	1	2	119	1	3	6	5	18	»	1	171	171
26	11	9	148	6	13	26	16	49	»	5	337	332
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
2	1	»	»	»	»	1	1	82	2	1	93	93
»	1	1	»	»	»	3	»	»	»	1	7	8
1	1	1	18	2	3	7	»	14	»	»	49	48
107	23	11	308	1	32	51	40	252	»	10	895	857
69	6	5	110	»	1	15	7	75	1	2	305	295
54	7	10	238	2	17	51	22	196	1	1	636	625
273	59	18	991	18	76	172	96	700	8	26	2,603	2,535
234	81	16	1,614	12	59	121	142	934	6	26	3,385	3,404
490	99	52	939	39	119	229	161	519	6	11	2,913	2,887
157	56	18	618	6	11	214	89	487	1	15	1,873	1,858
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	13
1	»	3	15	1	2	6	2	86	»	2	163	161
885	206	119	3,216	58	224	573	391	2,056	13	81	8,319	8,323
1,158	265	167	4,207	76	300	745	490	2,756	21	110	10,952	10,858
1,111	257	162	4,187	76	271	715	462	2,781	17	111	10,858	—
+ 11	+ 8	+ 5	+ 20	»	+ 29	»	+ 28	— 28	+ 1	— 1	+ 91	—

N° XL. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.)			
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	6
Gand-Eecloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2	2
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	5
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	12	12
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
Nord belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	14	13
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX pour 1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	5	44
— pour 1893	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	6	40
Différences pour 1894	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-1	-1	+2	+4

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1894.

années 1894 et 1893.

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	»	»	4	2	4	»	3	»	»	»	»	4	1	»	2	4	»	»	4	2	4	»	3	»	»	»	3
»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	2
3	2	»	5	7	6	»	13	4	4	»	2	3	3	»	6	3	2	»	5	7	6	»	13	»	»	»	13
»	»	»	»	2	»	4	3	»	»	4	4	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	4	»	3	»	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
12	4	»	16	16	5	»	24	»	»	»	»	4	4	»	5	12	4	»	16	16	5	»	24	»	»	»	24
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	3	4	5	1	16	4	18	»	4	»	4	»	12	»	12	1	3	1	5	4	16	4	18	»	»	»	18
»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	2
5	8	»	13	7	20	»	27	»	4	»	4	2	11	»	13	5	8	»	13	7	20	»	27	»	»	»	27
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	»	2	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	2	»	»	2	»	»	»	2
24	17	4	42	39	50	2	91	1	3	4	5	14	30	»	44	24	17	1	42	39	50	2	91	»	»	»	91
44	12	2	28	28	42	4	74	2	4	»	6	12	26	»	40	44	12	2	28	28	42	4	74	»	»	»	74
+10	+5	-1	+14	+11	+8	-2	+17	-1	-1	+1	-1	+2	+4	-2	+4	+10	+5	-1	+14	+11	+8	-2	+17	»	»	»	»

(196)

(1)

PARTIE B.

POSTES.

(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1894 :

a) l'adhésion de l'Uruguay à l'arrangement de Vienne du 4 juillet 1891, relatif au service international des mandats-poste ;

b) l'extension à Walfisch-Bay, au Bechuanaland, à l'État libre d'Orange, à Lamu, à Mombasa et au Transvaal (Afrique) ainsi qu'à Sarawak (Océanie), de l'échange des mandats-poste qui fonctionne par l'entremise du Post-Office britannique ;

c) la participation des bureaux autrichiens fonctionnant à Beyrouth, Constantinople, Salonique et Smyrne, au service des envois recommandés contre remboursement ;

d) l'adhésion du Chili aux arrangements de Vienne du 4 juillet 1891, concernant le service des recouvrements, l'échange des lettres avec valeur déclarée et, enfin, le service des abonnements-poste.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté ministériel en date du 30 septembre a réduit les dimensions minima des cartes postales de fabrication particulière de 9 à 6 centimètres en hauteur et de 14 à 9 centimètres en largeur.

En outre, le titre « *Carte postale* » ou « *Postkaart* » a cessé d'être requis pour les mêmes cartes, à partir de la date précitée.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 14, Le mouvement général des correspondances privées manuscrites com-
et III, p. B, 18. prend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories .	En 1894	75,148,796	30,798,845	105,947,641
	En 1893.	72,296,026	30,011,696	102,307,722
	Différences en 1894. .	+ 2,822,770	+ 787,149	+ 3.609,889
		ou + 3.90 p. ‰	ou + 2.62 p. ‰	ou + 3.53 p. ‰
Cartes postales	En 1894.	35,524,398	6,977,737	42,502,135
	En 1893.	33,320,300	6,875,466	40,195,766
	Différences en 1894. .	+ 2,204,098	+ 102,271	+ 2,306,369
		ou + 6.61 p. ‰	ou + 1.49 p. ‰	ou + 5.74 p. ‰
Totaux.	En 1894.	110,643,194	37,776,582	148,419,746
	En 1893.	105,616,326	36,887,162	142,503,488
	Différences en 1894. .	+ 5,026,868	+ 889,390	+ 5,916,258
		ou + 4.76 p. ‰	ou + 2.41 p. ‰	ou + 4.15 p. ‰

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1894, de 4,550,468 contre 4,235,556 en 1893. C'est, pour 1894, 314,912 cartes ou 7.44 p. c. en plus.

I, p. B, 14, En 1894, le poste a, en outre, transporté 20,578,796 lettres de service.
et III, p. B, 18. C'est, sur 1893 (19,103,155), une augmentation de 1,475,641 lettres ou de 7.72 p. c.

Le mouvement général des envois postaux autres que les correspondances manuscrites est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1894	403,449,177	82,263,614	4,814,888	4,368,627
En 1893	408,321,087	80,579,743	4,416,620	4,291,511
Différences en 189 . . .	— 4,774,910 ou — 4.44 p. ‰	+ 4,683,871 ou + 2.09 p. ‰	+ 398,268 ou + 9.02 p. ‰	+ 77,116 ou + 5.97 p. ‰

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui III, p. B, 18.
avait été de 71,505,520 en 1893, s'est élevé à 74,047,972 en 1894, soit en plus 2,742,452 lettres ou 3.85 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est pour 1894, de 89,500,071.

C'est une moyenne de 14.11 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1894 (6,344,958 habitants). Cette moyenne était de 13.75 par habitant, pour 1893.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1894, de 5.14 pour mille lettres expédiées (459,503 sur 89,549,405).

En 1894, *il est tombé en rebut* 174,688 lettres originaires de Belgique. III, p. B, 18.
Sur ce nombre 99,846 lettres (57.16 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1893, il y avait eu 177,754 lettres-rebut, dont 100,204 (56.57 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1894, de 3,292 dont 116 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à 6,913 francs. Il en a été retrouvé 1,469 ou 44.62 p. c., parmi lesquelles 20 contenaient pour fr. 1,028-10 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1893 de 3,576 dont 87 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 6,523-08. Sur ce nombre, 930 lettres ou 26.01 p. c., dont 12 renfermaient pour fr. 1,408-91 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 28,834,442 en III, p. B, 18.
1893; il est de 29,527,147 en 1894; augmentation : 692,705 ou 2.40 p. c.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est III, p. B, 18.
élevé de 747,957 en 1893 à 824,779 en 1894, soit 76,822 envois ou 10.27 p. c. en plus pour 1894.

Annexes
à consulter.

[N° 502.]

Sept objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1894. Le *mouvement international* a donné lieu, en 1894, à un échange de 1,124,959 lettres recommandées. C'est, sur 1893 (1,059,112), un accroissement de 85,827 ou de 8.26 p. c.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

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

En 1894, il a été expédié 246,045 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 295,723,597-40. C'est, sur 1893, une augmentation de 3,496 en nombre et de fr. 6.805,638-12 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,202 francs pour 1894; il était de 1,261 francs en 1891, de 1.202 francs en 1892 et de 1,191 francs en 1893.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1894, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 104,756-10. C'est, sur 1893, une augmentation de fr. 315-90. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 45,026-70 en 1894, contre fr. 44,288-70 en 1893, soit une augmentation de 738 francs.

En *service international*, il a été échangé 146,729 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 131.066,846-51. Comparativement au mouvement de 1893, c'est une augmentation de 8,587 en nombre et de fr. 9,001,107-21 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1894, le nombre de 392,774 envois, représentant une valeur de fr. 426,790,443-91, avec un produit de fr. 224,121-20.

Deux lettres-valeur ont été perdues en 1894.

§ 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 1894, de 1,153,615, dont 1,105,396 dans le rayon local du bureau de destination et 48,219 en dehors de ce rayon; 68,838 envois ont été délivrés par la Poste et 1,084,777 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1893 (1,004,322), l'augmentation est de 149,293 (ou 14.87 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

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

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

En 1894, il a été délivré 1,063,334 (1) mandats, pour une valeur totale

(1) Ce chiffre comprend 51,047 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

de fr. 105,226,005-72 (déduction faite de 93,835 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,440,995-27 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; l'augmentation sur l'exercice précédent est donc de 55,462 mandats (3.45 p. c.), pour un montant de fr. 3,551,221-87 (3.29 p. c.). La taxe perçue de ce chef s'est accrue de fr. 6,979-70 (2.02 p. c.).

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 99-11, en 1895, est descendue, en 1894, à fr. 98-96.

§ 2. BONS DE POSTE.

Le mouvement des bons de poste continue à s'accroître.

Pendant le dernier exercice, il a été délivré 1,128,547 bons, représentant une somme de 9,452,582 francs, soit en plus, sur l'année précédente, 64,027 titres (6.01 p. c.), d'un montant global de 465,817 francs (5.17 p. c.).

La taxe perçue sur ces valeurs a dépassé de fr. 5,787-85 (5.67 p. c.) celle de 1895.

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

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

L'émission des mandats internationaux accuse également une sensible progression.

Le nombre de titres délivrés, en 1894, s'élève à 556,697, soit une augmentation de 17,050 (5.55 p. c.) sur l'exercice précédent.

Le montant de ces mandats et le produit des taxes ont atteint les chiffres respectifs de fr. 16,725,522-04 et fr. 196,977-26, ce qui donne en plus, pour 1894, fr. 823,115-27 (5.17 p. c.) et fr. 9,882-79 (5.28 p. c.).

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

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

En 1894, 42,276 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,455-20, soit une augmentation de 2.52 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,238 effets, ayant rapporté fr. 8,247-60 de taxes).

Il a été fait 298 protêts par huissiers et 202 par agents des postes.

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

§ 2. ENCAISSEMENT.

Le service d'encaissement des effets de commerce a continué de progresser.

Il a été déposé, en 1894, 2,126,067 effets s'élevant ensemble à fr. 470,570,715-55. C'est, sur 1893, une augmentation de 85,440 en nombre (4.19 p. c.) et de fr. 7,452,625-67 (1.60 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 728,422-55, dépassant de fr. 20,511-50 ou 2-90 p. c., le produit de l'exercice précédent.

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

Il a été dressé 41,282 protêts par huissiers et 98,329 par les agents des postes.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

Il a été déposé, en 1894, 145,483 coupons ⁽¹⁾ et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,225,517-15.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1893, avait été de 152,956 et le montant, de fr. 1,552,420-70.

Il y a donc eu diminution de 7,473 (4.89 p. c.) quant au nombre des valeurs, et de fr. 126,905-57 (9.58 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1893, à fr. 2,960-45, n'a atteint, en 1894, que fr. 2,754-10, soit une différence en moins de fr. 206-55 (6.97 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1894.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

L'augmentation du nombre de titres déposés (4,673,452) est de 557,576 (8.29 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 174,191,438-66), de fr. 17,766,859-28 (11.56 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 765,545-05, soit une différence en plus de fr. 54,493-15 (7.66 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 38,425 quittances de remboursement, d'une somme de fr. 597,579 et qui ont rapporté fr. 6,519-10 de taxe.

E. RECouvreMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait, en 1893, par 74,499 titres, est tombé à 72,866.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

La diminution a donc été de 1,633 (2.19 p. c.).

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 2,885,492-41, contre fr. 2,857,972-76 en 1893, soit une augmentation de fr. 45,519-65 (1.60 p. c.).

Les Offices étrangers nous ont transmis 70,436 valeurs, d'où une augmentation de 7,800 (12.45 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 5,244,957-96, accusant ainsi une augmentation de fr. 256,595-84 (8.59 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 8,229-30) a augmenté de fr. 673-10 (8.91 p. c.).

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1894, 575,075 abonnements ayant produit une taxe de fr. 41,046-64.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 19.

(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 1893, accusent une augmentation de 81,70\$ (28.04 p. c.) quant au nombre, et de fr. 2,954-74 (7.76p. c.) du chef de la taxe.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Le service postal de la Caisse générale d'épargne et de retraite continue à se développer sensiblement, ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, qui résument les diverses opérations accomplies.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1894	1,527,634	118,145,397	408,120	86,227,434 66	798,174	289,479,741 32
En 1893	1,312,695	108,426,404	361,789	77,003,851 46	715,470	258,088,312 .
Différences en 1894 .	+ 214,939 ou +16 38 p. %	+9,718,993 ou + 8 96 p. %	+ 46,331 ou +12.81 p. %	+ 8,623,583 20 ou +11.11 p. %	+ 82,704 ou +11 56 p. %	+31,391,429 32 ou +12.16 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1894	6,982	18,650,664 08	3,116	8,261,559 67	15,278	62,729,100
En 1893	5,384	14,526,183 03	2,739	7,401,200 99	13,389	54,078,900
Différences en 1894 .	+ 1,598 ou +29.68 p. %	+4,124,481 05 ou +28.39 p. %	+ 377 ou +13.76 p. %	+ 860,358 68 ou +11.62 p. %	+ 1,889 ou +14.11 p. %	+ 8,650,200 ou +16 p. %

Caisse de retraite.

	Versements.		Paiements de rentes.		Remboursements de capitaux.		Paiements de frais funéraires	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1894.	35,317	639,867	9,247	407,188 96	229	17,512 10	14	350
En 1893	27,682	526,592	7,753	341,120 94	162	21,747 46	21	525
Différence en 1894 . .	+ 7,635 ou +27.58 p. %	+112,975 ou +21.44 p. %	+ 1,494 ou +19,27 p. %	+66,068 02 ou +18.33 p. %	+ 67 ou +41 36 p. %	- 4,235 36 ou - 19 48 p. %	- 7 ou -33.33 p. %	- 175 ou -33.33 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 1894, à fr. 38,373-42; cette somme est inférieure de fr. 6,333-73 ou 14.20 p. c. au montant des droits perçus en 1893 (fr. 44,729-15).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 201,298-13, en 1893, est tombée, en 1894, à fr. 193,094-79, soit une diminution de fr. 8,203-36 ou 4.08 p. c.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1873, que 486 bureaux; au 31 décembre 1894, ce nombre s'élève à 836 bureaux répartis entre 780 localités.

Parmi ces 836 bureaux se trouvent 248 sous-perceptions, 8 bureaux de dépôts de poste et 37 dépôts-relais.

97 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1894; le nombre en est ainsi porté à 6,941.

	En 1894.	En 1893.	Différences pour 1894.
Boîtes attachées aux malles-poste . .	91	94	— 3
— — aux trains vicinaux. .	74	68	+ 6
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	393,293	406,973	— 11,680

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er} SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1893, de 3,230. En 1894, il s'est élevé à 3,288; augmentation: 58.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 560 localités, de 4 ou 5 dans 130 localités, de 6 ou 7 dans 7 localités et de 10 dans 1 localité.

4 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,894 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (114), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles); 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 10 quatre fois, 28 trois fois, 393 deux fois et 1,449 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1894, au nombre de 19, sur lesquelles circulaient 25 bureaux ambulants effectuant 62 voyages quotidiens. En 1893, le nombre de ces bureaux a été de 24 faisant par jour 61 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1893, de 6,072 kilomètres ; en 1894, il a été de 6,155 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1894, au nombre de 95, soit 5 de moins qu'en 1893 (98).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1893, de 3,995 kilomètres ; en 1894, il n'a été que de 3,865 kilomètres ; diminution : 130 kilomètres.

En 1894, les services de malles-poste ont transporté approximativement 216,445 voyageurs, soit 20,075 voyageurs de moins qu'en 1893 (236,520).

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 1894.		En 1893.		Différences pour 1894.	
	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	2,087	453	2,059	454	+ 28	— 1
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,436	47	3,395	47	+ 41	»
	5,523	470	5,454	471	+ 69	— 1
Totaux	5,693		5,625		+ 68	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

La recette faite en 1894 s'élève à fr. 19,225,437-76, soit une augmentation de fr. 946,809-70, ou de 5.18 p. c. sur celle de 1893, qui était de fr. 18,276,628-06. IV, p. B, 20,
et V, p. B, 20.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1894, à la somme de fr. 9,911,084-40, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1894, à 419,766 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 10,330,850-40 et la recette brute à fr. 19,223,437-76, le rapport entre ces deux sommes est de 53.74 p. c., tandis qu'il était, en 1893, de 53.69 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1894, à fr. 8,892,587-36.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.



ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	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	682,175	"
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.	44,106,249	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	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,452,644	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	14,126,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	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	18,853,114	2.49
1884.	61,021,460	4.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	21,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	4.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 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	4.53	32,914,852	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,041,696	3.42	102,337,722	3.03	33,320,300	4.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,815	2.62	105,917,611	3.53	35,524,398	6.64
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	1,407,919	2.00	682,131	2.38	2,090,050	2.41	4,414,270	4.59

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte-rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1894 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,964,460	•	46,871,539	»	48,125,498	•
5,174	»	687,349	»	6,864,572	— 16.19	49,403,536	5.40	48,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,401	3.72	22,018,724	22.10
46,420	444.57	4,673,464	51.00	7,966,742	8.58	52,774,524	2.98	25,967,383	17.93
65,342	305.46	6,035,864	29.45	8,439,477	2.46	58,825,598	14.47	30,094,207	15.39
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	14.34	33,335,000	40.76
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
1,629,638	50.29	11,674,296	16.89	9,204,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,441	9.86	69,742,000	1.82	28,044,000	— 2.44
3,337,906	28.69	18,446,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,574,750	7.04	20,301,762	12.06	12,894,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,894	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.46
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,068	1.00	26,568,984	0.41	14,423,401	4.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,994,094	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,246	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,334,674	24.94	17,024,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.47
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,465	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,244	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	4.74	81,978,680	14.38
6,345,300	4.79	39,260,482	5.46	17,891,763	— 3.24	100,693,346	4.58	88,271,979	7.68
6,875,466	8.36	40,495,766	2.38	19,103,455	6.77	108,224,087	7.48	80,679,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,435	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
249,822	3.53	4,634,092	4.39	741,503	4.04	2,380,560	2.55	2,764,128	3.99

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

Comparaison des années 1894 et 1895.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES
		1894.	1895.	pour 1894.
Lettres assurées.				
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	246,045	242,549	+ 3,496
	à destination de l'étranger.	70,432	65,518	+ 4,914
	Ensemble	316,477	308,067	+ 8,410
	originaires de l'étranger	76,297	72,624	+ 3,673
	Totaux	392,774	380,691	+ 12,083
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	293,723,597 40	288,947,959 28	+ 6,805,638 12
	à destination de l'étranger.	69,858,397 78	63,444,956 99	+ 6,413,440 79
	Ensemble	363,581,995 18	352,362,916 27	+ 13,219,078 91
	originaires de l'étranger	61,208,448 73	58,620,782 31	+ 2,587,666 42
	Totaux	426,790,443 91	410,983,698 58	+ 15,806,745 33
Produit	port	77,723 30	73,685 »	+ 4,038 30
	droit proportionnel et droit fixe réunis	446,397 90	442,008 40	+ 4,389 50
	Totaux	224,421 20	215,693 40	+ 8,427 80
Nombre de lettres perdues ou spoliées		2	6	- 4
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(2) 4,100	(3) 42,490	- 41,090
Mandats et bons de poste.				
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 4,063,354	(5) 4,027,892	+ 35,462
	bons de poste	4,428,547	4,061,520	+ 64,027
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	336,697	319,667	+ 17,030
	Ensemble	2,528,598	2,412,079	+ 116,519
	mandats originaires de l'étranger	365,373	352,979	+ 12,394
Totaux		2,893,971	2,765,058	+ 128,913
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	(6) 105,226,005 72	(7) 101,874,783 85	+ 3,351,221 87
	bons de poste	9,432,382 »	8,968,565 »	+ 463,817 »
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	46,725,522 04	45,902,406 77	+ 823,115 27
	Ensemble	131,383,909 76	126,745,755 62	+ 4,638,154 14
	mandats originaires de l'étranger	16,475,311 61	15,899,919 »	+ 575,392 61
Totaux		147,859,221 37	142,645,674 62	+ 5,213,546 75
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	352,061 55	345,081 85	+ 6,979 70
	Bons de poste	70,552 75	66,764 90	+ 3,787 85
	Mandats du service international	(8) 496,977 26	187,094 47	+ 9,882 79
Totaux		619,591 56	598,941 22	+ 20,650 34
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre	42	6	+ 6
	Montant	545 75	452 75	+ 393 »
Effets de commerce.				
a. Acceptation.				
Nombre d'effets déposés		42,276	41,238	+ 1,038
Produit de la taxe		8,455 20	8,247 60	+ 207 60
Nombre de protêts	par huissiers	298	378	- 80
	par agents des postes	202	164	+ 38
b. Encaissement.				
Nombre d'effets	déposés	2,426,067	2,040,627	+ 385,440
	encaissés	4,967,245	4,887,031	+ 80,214
Montant des effets	déposés	470,570,745 55	463,438,089 88	+ 7,132,655 67
	encaissés	442,967,676 14	436,314,781 09	+ 6,652,895 05
Produit de la taxe		(9) 728,422 55	707,941 05	+ 20,481 50
Nombre d'effets protestés	par huissiers	41,282	40,746	+ 536
	par agents des postes	98,329	93,823	+ 4,506

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1894, transporté celles que renfermaient 1,949,718 lettres recommandées. Sept de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,075 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 11,190 à charge du Trésor.

(4) Non compris 95,855 mandats s'élevant à fr. 27,440,995-27 émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) Non compris 94,084 mandats, s'élevant à fr. 27,187,162-92, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(6) 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. 197,895-97.

(7) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 565-30) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 429-20).

N^o II (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1894 et 1895.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1894.	
		1894.	1893.		
Quittances.					
<i>Encaissement.</i>					
Nombre de quittances déposées (service intérieur)		(1) 4,673,432	4,318,856	+ 357,576	
Montant des quittances		déposées	(1) 174,191,438 66	156,424,599 38	+ 17,766,839 28
		encaissées	146,534,785 96	132,515,823 57	+ 14,018,962 39
Produit de la taxe		(1) 765,515 05	711,051 90	+ 54,463 15	
Abonnements aux journaux.					
Nombre d'abonnements demandés		Journaux belges.	359,370	277,504	+ 81,866
		— étrangers	(2) 43,705	43,866	— 161
Totaux.		373,075	291,370	+ 81,705	
Montant des abonnements souscrits		2,004,543 63	1,851,317 41	+ 153,226 22	
Produit de la taxe		41,046 64	38,091 90	+ 2,954 74	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.					
<i>Encaissement.</i>					
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		145,483	152,956	— 7,473	
Montant des coupons et des titres amortis		déposés.	1,225,517 43	1,352,420 70	— 126,903 57
		encaissés	1,197,769 69	1,322,029 40	— 124,259 71
Produit de la taxe		2,754 10	2,960 45	— 206 35	
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.					
Nombre de valeurs déposées		originaires de l'intérieur.	(3) 72,866	74,499	— 1,633
		— l'étranger.	70,436	62,636	+ 7,800
Montant des valeurs à recouvrer.		— l'intérieur.	(3) 2,883,492 41	2,837,972 76	+ 45,519 65
		— l'étranger.	3,244,957 96	2,988,362 42	+ 256,595 54
valeurs recouvrées		— l'intérieur.	(3) 2,229,945 84	2,225,786 41	+ 4,159 43
		— l'étranger.	2,556,513 45	2,336,806 47	+ 219,706 98
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.		8,229 30	7,556 20	+ 673 10	
Nombre de valeurs protestées en Belgique		par huissiers.	126	129	— 3
		par agents des postes	9	46	— 7

(1) Y compris 58,425 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 597,579 et ayant donné un produit de fr. 6,519-10.

(2) Non compris 1,558 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie et du Chili.

N° III. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION ou MOUVEMENT.		LETTRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
		PRIVÉES				DE SERVICE					Totaux.
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	1894.	74,047,972	824,779	246,045	75,118,796	18,649,956	1,777,428	20,427,384	93,546,180	35,524,398	4,550,468
	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
	Différences. .	+2,742,452	+ 76,822	+ 3,496	+2,822,770	+1,348,204	+165,166	+1,513,370	+2,336,140	+2,204,098	+ 314,912
Expeditions de Belgique.	1894.	15,452,099	523,143	70,432	15,045,674	49,348	26,092	75,440	16,121,114	4,061,421	"
	1893.	14,809,418	491,448	65,518	15,366,384	53,872	23,105	76,977	15,443,361	3,850,938	"
	Différences. .	+ 642,681	+ 31,695	+ 4,914	+ 679,290	- 4,524	+ 2,987	- 1,537	+ 677,753	+ 210,483	"
Expeditions de l'étranger.	1894.	14,075,048	601,796	76,297	14,753,141	51,688	24,284	75,972	14,829,113	2,916,316	"
	1893.	14,025,024	547,664	72,624	14,645,312	79,508	32,656	112,164	14,737,476	3,024,528	"
	Différences. .	+ 50,024	+ 54,132	+ 3,673	+ 107,829	- 27,820	- 8,372	- 36,192	+ 71,637	- 108,212	"
En général.	1894.	103,575,119	1,949,718	392,774	105,917,611	18,750,992	1,827,804	20,578,796	126,496,407	42,502,135	4,550,468
	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
	Différences. .	+3,435,157	+ 162,649	+12,083	+3,609,889	+1,315,860	+ 159,781	+1,475,641	+5,085,530	+2,306,369	+ 314,912

(a) Y compris 58,423 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement

(1) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste	56,909
	— le Télégraphe	1,068,437
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	51,929
	— le Télégraphe	16,290

Total. . . 1,155,615

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 1,155,615 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1894 et 1895.

[illegible]

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

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE SUR LES MAN Service interne.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . .	1894.	10,203,975	73	736,877	75	409,348	70	41,046	64	352,061	55
	1893.	15,551,423	64	716,158	65	375,097	07	38,091	90	345,081	83
Différences pour 1894 . .	en plus.	742,552	09	20,719	10	34,231	63	2,954	74	6,979	70
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		A	A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	35 cent.	50 cent.
Résultats de l'année . .	1894.	93,851,226	11,109,700	37,155,047	71,810,840	3,737,448	12,853,409	925,776	1,176,744
	1893.	87,141,043	10,360,411	33,405,042	69,523,082	3,614,919	12,224,348	813,020	1,146,545
Différences pour 1894 . .	en plus	6,710,183	749,289	3,750,005	2,307,758	122,529	629,061	112,756	30,199
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . .	1894.	938,512	26	222,194	"	1,857,752	35	7,183,084	"	747,489	60	3,213,352	25	324,021	60
	1893.	871,410	43	207,208	22	1,670,252	10	6,952,308	20	722,983	80	3,056,087	"	281,557	"
Différences pour 1894 . .	en plus	67,101	83	14,985	78	187,500	25	230,775	80	24,505	60	157,265	25	39,464	60
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

(1) A partir du mois d'octobre 1894, le montant des excédents de caisse est versé directement au Trésor comme recette accidentelle.

(2) A partir de 1894, le montant des titres périmés est versé directement au Trésor comme recette accidentelle.

(a) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.

(b) Il n'a été porté en recette, en 1894, que fr. 17,050,855-43, soit en moins fr. 669,295-18, 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'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe ; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1895, il avait été porté en recette fr. 16,267,582-29.

DÉPENSES DE POSTE.	TAXE sur les bons de poste	PRODUITS extraordinaires	MANDATS de poste, COUPONS et QUITTANCES encaissés (titres perimés)	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—)	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.						
Fr. c	Fr c	Fr. c	Fr. c	Fr c	Fr c	
496,977 26	70,352 75	44,818 79	"	4,080,779 29	19,223,437 06	
187,094 47	66,764 90	67,871 98	11,572 96	917,470 64	18,276,628 06	
9,882 79	3,787 85	"	"	163,308 65	946,809 70	
"	"	26,083 89 (1)	11,572 96 (2)	"	"	

TITÉS.

		ENVELOPPES lettres à 11 cen- times.	ENVELOPPES timbres.		CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A 1 franc.	A 2 francs.		Petit format. (a)	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent	A 25 cent	A 10 cent.	A 20 cent.	
					A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 c.					
246,017	78 424	55,236	8,335	166,129	31,568,768	2,292,813	174,907	31,817	3,157,495	41,687	19,718 1/2	32,358	270,831,095 1/2
245,662	68,070	48,554	8,207	154,972	30,506,897	2,192,553	132,211	18,501	3,329,281	25,916	16,870	32,030	253,028,134
355	19,354	6,692	128	11,157	1,081,871	100,260	22,695	13,316	126,215	15,971	2,548 1/2	328	+ 15,505,961 1/2

[illegible]

(22)

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1894, dans le régime du service intérieur ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1894 et en 1893, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1894. . .	2,750,846	2,084,622	585,982	5,599,450
	1895. . .	2,662,285	2,044,268	571,152	5,277,685
Différences pour 1894		+ 68,565	+ 40,554	+ 12,850	+ 124,767
		+ 2.58 p. %	+ 1.97 p. %	+ 2.25 p. %	+ 2.51 p. %
Recette. . .	1894. . .	1,585,717 25	1,628,628 66	554,101 04	5,548,446 95
	1895. . .	1,538,465 55	1,587,202 22	525,104 55	5,450,769 90
Différences pour 1894		+ 47,255 92	+ 41,426 44	+ 8,996 69	+ 97,677 05
		+ 3.07 p. %	+ 2.61 p. %	+ 2.77 p. %	+ 2.85 p. %

b. Service intérieur.

Des 2,750,846 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

47,861 urgents ou 1.753 sur 100,000 ;
 425 collationnés ou 16 sur 100,000 ;
 259 accusés de réception ou 9 sur 100,000 ;
 et 11,750 enregistrements ou 430 sur 100,000 ;
 Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,577.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,084,777, soit une augmentation de 14.77 p. c. sur l'année 1893 ⁽¹⁾.

43 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 16 étaient fondées.

c. Service international.

De 1893 à 1894, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger a augmenté de 1.97 p. c.

Les télégrammes urgents ⁽²⁾ ont diminué de 51,112 à 45,510, c'est-à-dire de 10.96 p. c.

La diminution du nombre des télégrammes urgents est due, en partie, à l'extension prise par la téléphonie internationale.

d. Service de transit.

De 1893 à 1894, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 2.25 p. c.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,922,500 en 1894 ⁽³⁾.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :

<i>a.</i> Dans des stations de l'État.	574
<i>b.</i> — de compagnies de chemins de fer	84
<i>c.</i> Au centre des villes ou communes	210

B. Bureaux de compagnies de chemins de fer

973

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

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

⁽³⁾ Dont 151,469 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

D'autre part. 975

C. Bureaux ouverts au départ seulement :

a.	Dans des stations de l'État.	67
b.	— — de compagnies de chemins de fer .	12
c.	— bureaux de poste	40
d.	— postes éclusiers	60
e.	— bureaux de police	5
f.	— bureaux militaires	2
		156

D. Bureaux de dépôt 492

Total. 4,621

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

			Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1894.
			1894.	1893.	
Longueur des lignes. .	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	Kilomètres. 3,441	Kilomètres. 3,433	Kilomètres. + 8
		— — — concédés.	1,318	1,318	—
		sur les routes ordinaires . . .	4,453	4,438	+ 15
		sous terre dans les villes.	44	44	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			400	400	—
Ensemble.			6,326	6,303	+ 23
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	24,663	24,319	+ 344
		— — — concédés.	3,487	3,427	+ 60
		sur les routes ordinaires . . .	2,523	2,460	+ 63
		sous terre dans les villes.	314	314	—
Câbles sous-marins (part de la Belgique) (1)			517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques			23,236	19,247	+ 3,989
Ensemble.			54,740	50,284	+ 4,456

Ces chiffres ne comprennent ni 579 kilomètres de lignes (comportant 2,083 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,192 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 63 kilomètres de fils établis, d'Uccle à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, sonneries Siemens, etc.

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

(1) Il s'agit des câbles entre la Grande-Bretagne et la Belgique qui appartiennent en commun et par moitié aux offices des deux pays.

Au 1^{er} janvier 1895, le réseau complet de la Belgique comprenait 58.078 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	{	a. Système Morse	1,430
		b. — Hughes	72
		c. Autres systèmes	304
		Total.	1,806

§ 4. RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1894, 10 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1894, de 8,739 agents, répartis comme il suit :

	En 1894.		En 1893.		Différences pour 1894.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	236	»	226	»	+ 40	»
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux télégraphiques et des réseaux téléphoniques.	4,122	245	4,122	491	»	+ 54
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs, les facteurs et les téléphonistes provisoires.	4,358	245	4,348	491	+ 40	+ 54
3 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	3,285	84	3,049	53	+ 236	+ 34
Ensemble.	4,643	329	4,397	244	+ 246	+ 85
	4,972		4,644		+ 331	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,582	185	3,539	185	+ 43	»
TOTAUX.	8,225	514	7,936	429	+ 289	+ 85
	8,739		8,365		+ 374	

(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 1894, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,585,717 25	}	3,548,446 95
— international	1,628,628 66		
— de transit	554,101 04		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	237,666 56	}	2,325,154 69
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	21,240 »		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	7,700 62		
Recettes téléphoniques (1).	2,058,527 71		
Total. . . fr.			5,873,581 64

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1894 soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel.	} Traitements fixes, fr. 3,418,375 ⁽²⁾ Salaires 1,166,260 ⁽²⁾ }	4,584,655 »
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne		2,000 » ⁽²⁾
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges		17,011 11
Matériel, objets de consommation . .		646,588 89 ⁽²⁾
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes). . .		155,560 »
	Total. . . fr.	5,405,795 » ⁽²⁾

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses directes de fr. 467,786 64

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais de premier établissement et des extensions successives des

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État, etc. (Sommes encaissées en 1894.)

(2) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1894, à fr. 8,761,400 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains), y compris les câbles sous-marins fr. 4,151,260 92

Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 2,590,014 24

Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées fr. 222,164 06

Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publiques de l'État.	{	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 884,522 22	}	1,400,724 58
		Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier. fr. 516,402 56		

Ensemble. fr. 8,564,163 80

Approvisionnements fr. 106,057 77

Travaux prévus, et non exécutés au 31 décembre 1894 fr. 291,178 45

Total égal. . . . fr. 8,761,400 »

Répartie sur les 54,740 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 8,761,400 francs revient à fr. 160-05 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. 40,300 »

Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr. 69,782 78

Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr. 15,972 39

Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr. 500,501 77

Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées fr. 132,600 »

Même coopération pour les télégrammes de service (1) fr. 294,400 »

Fr. 815,256 94

Total des prestations. . . . fr. 853,556 94

(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 1894, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 206,300 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. TÉLÉPHONIE LOCALE.

Fusion de réseaux. — Le réseau téléphonique indépendant, dont le centre était établi à La Louvière, a été annexé au réseau de Charleroy et fonctionne comme réseau auxiliaire de ce dernier.

Le prix de l'abonnement annuel primaire pour le reliement d'un établissement situé dans le rayon de 5 kilomètres en ligne droite du bureau central téléphonique de Charleroy a été ramené de 225 à 200 francs par an.

Création de réseaux. — Pendant l'année 1894, l'État a créé à Nivelles, à Huy et à Visé des bureaux centraux qui sont rattachés : le 1^{er} au groupe de Bruxelles-Hal-Vilvorde ; les deux derniers, au groupe de Liège.

A titre d'essai, il a été créé, à Trooz, un réseau téléphonique auxiliaire faisant partie, soit du groupe de Liège, soit du groupe de Verviers, au gré des abonnés. L'expérience ayant démontré les graves inconvénients de ce régime mixte, l'essai a été abandonné en 1895.

L'administration avait installé dans l'enceinte de l'Exposition universelle d'Anvers (1894), outre un bureau public, un bureau central téléphonique temporaire auquel pouvait être raccordé, à des conditions spéciales déterminées dans l'arrêté royal du 25 septembre 1893, tout établissement situé dans les bâtiments et dans les dépendances de cette exposition ; le nombre des abonnements qui ont été souscrits s'est élevé à vingt-quatre.

Rachat de concessions téléphoniques. — Les concessionnaires des réseaux de Malines et de Courtrai-Roulers ont été avisés du rachat, par l'État, de ces exploitations à la date du 1^{er} janvier 1896.

Création de bureaux publics téléphoniques. — L'État a créé, en 1894, des bureaux publics téléphoniques à : Malines (station), Waremme (station), Hasselt (poste), Hannut (station) et Bruxelles (palais de justice).

Avis téléphoniques. — Un arrêté royal du 2 août 1894, a institué un service d'avis téléphoniques à destination de l'Exposition universelle d'Anvers.

La taxe perçue pour la transmission de l'avis était fixée à 25 centimes dans les limites du groupe téléphonique d'Anvers-Boom et à 35 centimes dans le régime interurbain. Ces avis avaient pour objet d'inviter une personne déterminée à se mettre en relation téléphonique avec le demandeur désigné dans l'avis.

L'Administration étudie l'organisation d'un service d'avis téléphoniques, dans tous les réseaux du pays.

Extension du service de l'échange téléphonique des télégrammes. — Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés et les bureaux télégraphiques, a été organisé dans le courant de l'année à Trooz, à Bruxelles (ministère), à Bruxelles (législatif), à Nivelles, à Huy et à Bruxelles (palais de justice).

Le bureau télégraphique de Liège (central) est chargé du service de l'échange téléphonique des télégrammes avec les abonnés du réseau de Visé.

B. TÉLÉPHONIE INTERURBAINE.

Extension des relations. — Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

Trooz-Visé . . .	{	Bruxelles-Hal-Vilvorde, Verviers-Spa, Namur, Louvain, Anvers-Boom, Malines, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Gand, groupe du Littoral, Tournai-Péruwelz.
Nivelles . . .	{	Anvers-Boom, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz, Verviers-Spa-Trooz.
Huy . . .	{	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Namur, Verviers-Spa-Trooz.
Charleroy . . .		Tournai-Péruwelz.
Gand . . .		Louvain.
La Louvière . .		Louvain, Namur.

En outre, les réseaux de Verviers, de Spa, de Trooz et de Visé ont été mis en relation avec les postes (abonnés et bureaux publics) raccordés par double fil au bureau central de Mons.

C. TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

Extensions. — Les relations franco-belges suivantes ont été ouvertes dans le cours de l'année 1894 :

Courtrai-Roulers; Tournai - Péru- welz et Mons.	}	Cambrai, Masnières, Comines.
Nivelles	{	Paris, Lille et ses réseaux-annexes, Roubaix-Tourcoing et ses réseaux-annexes, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Valenciennes-Denain, Comines.
Bruxelles - Hal - Vilvorde; Gand; groupe du Lit- toral; Anvers- Boom.	}	Comines.
La Louvière . .		Maubeuge-Hautmont-Jeumont.

Voir les annexes IV et V donnant la liste générale des relations téléphoniques interurbaines internes et internationales ouvertes au public (situation au 31 décembre 1894).

Bureaux centraux téléphoniques.

Situation au 31 décembre 1894 :

Bureaux centraux de l'État	58
— exploités par des concessionnaires	4
Total. . .	<u>59</u>

Ce nombre se décompose comme il suit :

Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques	23
— — — postaux	4
— installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des villes	15
Total . . .	<u>59</u>

Ces 59 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 15 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (*Voir* à la rubrique « Bureaux publics téléphoniques » la liste de ces exploitations.)

Bureaux publics téléphoniques.

Au 31 décembre 1894, le nombre des bureaux publics téléphoniques était de 58, se répartissant de la manière suivante :

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE DE BUREAUX.
Anvers-Boom	7
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	11
Charleroy-La Louvière	5
Courtrai-Roulers (réseau concédé)	»
Gand	5
Groupe du Littoral	10
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	5
Liège-Huy-Trooz-Visé	5
Louvain	1
Malines (réseau concédé)	1
Mons	1
Namur (réseau concédé)	1
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	2
Tournai-Péruwelz	2
Verviers-Spa-Trooz	4
Total	58

Nombre des abonnements aux divers réseaux et groupes téléphoniques locaux.
(Situation au 31 décembre 1894.)

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS.					
	Annuels. Reliements par fil simple.	Annuels. Reliements par fil double.	Triennaux. Reliements par fil double.	Semestriels. Reliements par fil simple.	Semestriels. Reliements par fil double.	TOTAUX.
A. — Exploitations de l'État						
Anvers-Boom	1,659	49	»	28	»	1,736
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	2,226	139	»	66	4	2,435
Charleroy-La Louvière	299	55	»	2	»	356
Gand	765	1	»	44	»	808
Groupe du Littoral	»	6	187	»	77	270
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme	»	2	100	»	1	105
Liège-Huy-Trooz-Visé	1,057	59	»	17	7	1,120
Louvain	125	»	»	2	»	127
Mons	550	15	»	9	»	572
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	»	4	55	»	1	58
Tournai-Péruwelz	»	5	112	»	1	118
Verviers-Spa-Trooz	629	17	»	15	5	666
TOTAUX	7,088	350	452	185	96	8,169
B. — Concessions.						
Courtrai-Roulers	»	62	»	»	2	64
Malines	54	»	»	»	»	54
Namur	195	»	»	5	»	200
TOTAUX	249	62	»	5	2	318
TOTAUX GÉNÉRAUX	7,337	412	452	188	98	8,487

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

GROUPES OU RÉSEAUX.	NOMBRE de bureaux télégraphiques chargés de ce service. — 31 décembre 1891.	MOUVEMENT.		
		Année 1893.	Année 1894.	Différences en 1894.
Anvers-Boom	3	285,010	286,931	+ 1,921
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde	11	155,750	165,866	+ 10,116
Charleroy-La Louvière	5	89,567	80,766	+ 199
Courtrai-Roulers	2	10,047	10,198	+ 151
Gand	3	87,569	85,230	— 4,109
Groupe du Littoral	7	50,777	54,239	+ 3,462
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont- Waremmé	6	25,179	25,204	+ 2,035
Liège-Huy-Trooz-Visé	4	78,807	77,016	— 1,791
Louvain	1	16,400	15,670	— 730
Malines	1	11,218	11,189	— 29
Mons	1	44,855	41,901	— 2,954
Namur	1	22,253	20,745	— 1,490
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	4	15,580	14,155	— 1,227
Tournai-Péruwelz	2	20,717	32,534	+ 2,817
Verviers-Spa-Trooz	2	54,859	57,621	+ 2,762
TOTAUX	55	946,168	957,291	+ 11,125

Développement des fils téléphoniques de l'État.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES
	1895.	1894 (¹).	en 1894.
Réseaux téléphoniques exploités par l'État	Kilomètres. 15,082	Kilomètres. 18,451	Kilomètres. + 3,549
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne	852	1,454	+ 522
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie interurbaine interne et à la téléphonie internationale	410	656	+ 226
Circuits spécialement téléphoniques servant à la téléphonie internationale (sections belges)	924	924	»
Installations diverses	1,999	2,125	+ 124
TOTAUX	19,247	23,268	+ 4,021
A ces chiffres, il faut ajouter le développement des fils télégra- phiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe, savoir :			
Circuits servant à la téléphonie locale	120	186	+ 66
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne	8,060	7,994	— 66
Circuits servant à la téléphonie interurbaine interne et à la télé- phonie internationale	548	548	»
TOTAUX GÉNÉRAUX	27,775	31,796	+ 4,021

(¹) Voir la carte des circuits téléphoniques (annexe I).

Microphones. — Au 31 décembre 1894, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 9,975.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1894, on comptait cinq abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — Au 31 décembre 1894, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 13 heures, réparties entre trente-sept abonnés.

Abonnements au service téléphonique franco-belge. — Au 31 décembre 1894, les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de vingt-quatre comportant quotidiennement une durée de 4 heures 40 minutes, réparties entre dix abonnés.

Bureaux de dépôt de télégrammes disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1894, il existait 17 bureaux de dépôt de télégrammes qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1894, 19 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

Mouvement des communications téléphoniques à taxe pleine.

NOMBRE des communications locales payantes.		DIFFÉRENCE en 1894.	NOMBRE des communications inter- urbaines internes.		DIFFÉRENCE en 1894.	NOMBRE des communications inter- nationales.		DIFFÉRENCE en 1894.
1894.	1895.		1894.	1895.		1894.	1895.	
51,089	24,607	+ 6,482	175,524	150,438	+22,888	62,567	62,515	+ 52

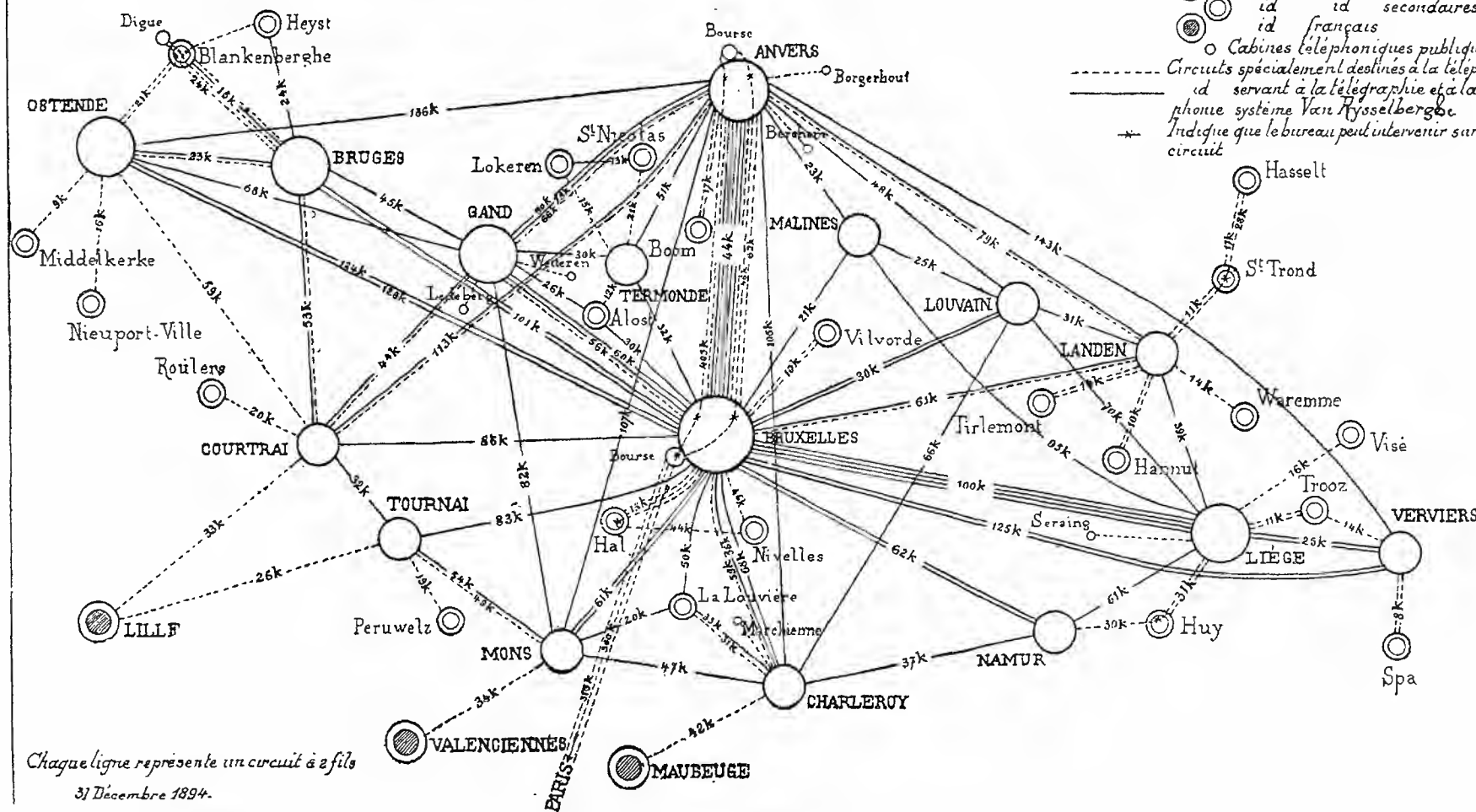
(16)

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

TÉLÉPHONIE À GRANDE DISTANCE

LÉGENDE

- Bureaux centraux principaux
- id 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
- * Indique que le bureau peut intervenir sur le circuit



N° I. — Carte des circuits téléphoniques.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1894 et 1893.

		1894.		1893.	
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots.	"	57.34	"	57.48
	11 à 15 —	74.08	23.71	71.09	23.78
	16 à 20 —	46.48	40.37	46.74	40.33
	21 à 30 —	8.87	6.44	8.97	6.07
	31 à 40 —	2.43	1.44	2.03	1.41
	41 à 50 —	0.66	0.48	0.57	0.44
	Au delà de 50 mots.	0.78	0.52	0.63	0.40
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples.	84.10		84.31	
	— complexes	44.44		44.24	
	— urgents	4.76		4.48	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	4.63	0.73	4.52	0.85
	Nouvelles de bourse	3.92	6.89	4.45	7.71
	Transactions commerciales.	39.44	57.35	39.23	58.39
	Correspondances de journaux	0.92	2.22	1.07	2.33
	Affaires privées.	54.39	32.81	53.73	30.72
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.75	44.58	45.68	44.50
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination, des télégrammes privés internes.	Nombre de télégrammes, sur 100, transmis dans un délai de	1 à 15'		58.28	
		16 à 30'		29.72	
		31 à 45'		8.75	
		46 à 60'		2.25	
		plus d'une heure		4.00	

N° III. -- Tableau comparatif, par réseau, des recettes

OBJETS DE LA STATISTIQUE.			NOMS DES					
			Bruxelles- Hal-Nivelles- Vilvorde.	Anvers- Boom.	Gand.	Charleroy- La Louvière.	Liège-Huy- Trooz-Visé.	Louvain.
SERVICE LOCAL.	Abonnements.	Année 1894	570,773 87	412,404 01	157,411 »	82,509 83	200,486 14	15,518 22
		» 1895	509,353 52	381,922 85	149,710 02	68,890 03	184,968 40	15,566 14
		Différences en 1894	+ 61,420 35	+ 30,481 16	+ 7,700 38	+ 13,619 80	+ 15,517 74	- 47 92
	Conversations.	Année 1894	5,581 75	2,228 »	545 50	219 75	644 75	27 75
		» 1895	2,911 25	1,265 »	357 »	257 »	548 25	20 25
		Différences en 1894	+ 470 50	+ 965 »	+ 8 50	- 37 25	+ 96 50	+ 7 50
	Cartes payantes.	Année 1894	177 65	»	»	»	»	25 »
		» 1895	190 »	»	»	»	»	»
		Différences en 1894	- 12 55	»	»	»	»	+ 25 »
SERVICE INTERURBAIN	Abonnements.	Année 1894	15,289 67	9,397 10	355 »	420 »	2,160 »	»
		» 1895	14,251 20	8,966 25	»	529 05	5,060 »	»
		Différences en 1894	- 961 55	+ 450 85	+ 355 »	+ 90 95	- 900 »	»
	Conversations.	Année 1894	68,098 55	59,621 »	14,104 85	6,989 70	14,495 55	2,297 50
		» 1895	61,926 50	28,665 »	14,189 50	5,465 90	11,952 50	1,706 50
		Différences en 1894	+ 6,171 85	+ 10,958 »	- 84 65	+ 1,525 80	+ 2,562 85	+ 591 »
	Abonnements	Année 1894	10,955 60	72 »	»	»	»	»
		» 1895	15,104 40	452 »	»	»	»	»
		Différences en 1894	- 4,150 80	- 360 »	»	»	»	»
Service international (franco-belge)	Conversations.	Année 1894	68,520 64	9,792 80	950 36	667 20	»	»
		» 1895	65,952 24	8,396 48	668 96	120 »	»	»
		Différences en 1894	+ 2,568 40	+ 1,596 32	+ 290 40	+ 547 20	»	»
	Redevances des concessionnaires.	Année 1894	»	»	»	»	»	»
		» 1895	»	»	»	1,000 »	»	»
		Différences en 1894	»	»	»	- 1,000 »	»	»
	Communications du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.	Année 1894	200 »	»	»	»	»	»
		» 1895	200 »	»	»	»	»	»
		Différences en 1894	»	»	»	»	»	»
Produits extraordinaires.	Produits	Année 1894	4,245 02	2,556 75	1,142 20	526 52	1,275 09	180 18
		» 1895	2,580 75	1,600 17	552 57	206 16	605 45	165 40
		Différences en 1894	+ 1,662 29	+ 956 58	+ 589 63	+ 320 36	+ 667 64	+ 16 78
	TOTAUX.	Année 1894	759,458 55	476,071 04	174,497 91	91,555 »	219,059 55	16,048 65
		» 1895	672,469 84	451,245 75	165,458 65	76,268 14	201,114 60	15,456 29
		Différences en 1894	+ 66,968 71	+ 44,827 89	+ 9,039 26	+ 15,064 86	+ 17,944 75	+ 592 56

téléphoniques afférentes à chacun des exercices 1894 et 1895.

RÉSEAUX OU GROUPES.									TOTAUX.
Mons	Verviers- Spa-Trooz.	Bruges-Blan- kenberghe- Ileyst-Ostende- Middelkerke- Nieuport.	Landen-Han- nut-Hasselt- St-Trond- Tirlemont- Waremm.	Termonde Alost- Lokeren- St-Nicolas.	Tournai- Péruwelz	Courtrai- Roulers.	Malines.	Namur.	
66,145 77	151,219 51	57,588 58	20,647 71	9,270 55	20,798 52	"	"	"	1,722,575 55
"	124,595 25	52,595 76	17,226 07	8,814 20	18,556 19	"	"	"	1,509,979 05
+ 66,145 77	+ 6,824 26	+ 4,792 62	+ 5,421 64	+ 456 59	+ 2,262 55	"	"	"	+ 212,594 52
78 50	280 50	482 50	45 75	63 50	89 25	"	7 "	30 "	7,924 50
67 "	252 50	485 50	0 25	42 "	101 25	"	"	17 50	6,280 75
+ 11 50	+ 48 "	- 1 "	+ 45 50	+ 21 50	- 12 "	"	+ 7 "	+ 12 50	+ 1,615 75
"	"	"	15 "	20 "	"	"	"	"	257 65
"	"	10 "	"	50 "	"	"	"	"	250 "
"	"	- 10 "	+ 15 "	- 10 "	"	"	"	"	+ 7 65
"	658 75	"	140 "	650 "	"	"	"	"	27,210 52
"	160 "	"	87 50	650 "	"	"	"	"	27,481 "
"	+ 478 75	"	+ 52 50	"	"	"	"	"	- 275 48
4,190 50	5,411 "	9,140 25	6,085 50	2,207 50	4,707 "	960 10	791 90	2,420 05	181,518 55
2,272 60	5,094 50	8,655 "	5,501 "	2,526 "	4,496 "	1,285 90	690 60	2,428 80	156,650 50
+ 1,917 90	+ 516 50	+ 487 25	+ 782 50	- 518 50	+ 211 "	- 525 80	+ 101 50	- 8 75	+ 24,888 25
"	"	"	"	"	"	"	"	"	11 025 60
"	"	"	"	"	"	"	"	"	13,536 40
"	"	"	"	"	"	"	"	"	- 4,510 80
228 20	"	497 28	"	"	5,655 56	61 15	"	"	81,181 99
105 45	"	491 48	"	"	1,956 04	55 45	"	"	77,724 10
+ 122 75	"	+ 5 80	"	"	+ 4,719 52	+ 7 70	"	"	+ 6,457 89
"	"	"	"	"	"	1,000 "	1,000 "	1,100 "	5,100 "
1,541 70	"	"	"	"	"	1,000 "	1,000 "	1,200 "	5,541 70
- 1,541 70	"	"	"	"	"	"	"	- 100 "	- 2,441 70
"	"	"	500 "	"	"	"	"	"	500 "
"	"	"	500 "	"	"	"	"	"	500 "
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
442 50	523 42	261 75	98 06	70 60	207 65	"	"	"	11,525 68
"	529 41	507 40	56 70	24 55	155 24	"	"	"	6,559 58
+ 442 50	+ 194 01	- 45 67	+ 61 56	+ 46 25	+ 51 59	"	"	"	+ 4,966 10
71,085 47	158,075 18	47,770 14	27,550 02	12,262 19	29,457 76	2 021 25	1,798 90	5,550 05	2,049,798 04
5,786 75	150,211 66	42,541 14	22,951 52	12,066 55	25,222 72	2,557 55	1,690 60	5,646 50	1,806,465 86
+ 67,298 72	+ 7,861 52	+ 5,229 "	+ 4,578 50	+ 195 64	+ 4,255 04	- 516 10	+ 108 50	- 96 25	+ 245,552 18

N° IV. — *Liste des relations téléphoniques interurbaines internes.*

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Anvers-Boom	Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde.	Anvers-Boom, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Charleroy-La Louvière	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Huy, Louvain, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, et Tournai-Péruwelz.
Courtrai-Roulers	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, groupe du Littoral, Mons, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Péruwelz.
Gand	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Huy	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Namur et Verviers-Spa-Trooz.
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme .	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, groupe du Littoral, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Liège-Trooz-Visé.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Littoral (groupe du)	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Courtrai-Roulers, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Trooz-Visé, Mons, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.

N° IV. — *Listes des relations téléphoniques interurbaines internes.*

GROUPE ou RÉSEAU D'ORIGINE.	GROUPES ET RÉSEAUX EN CORRESPONDANCE.
Louvain.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Trooz-Visé, Malines, Namur et Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Malines.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, Liège-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Péruwelz.
Mons.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Trooz-Visé, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Namur	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Gand, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Louvain, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Verviers-Spa-Trooz.
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Trooz-Visé, Louvain, Malines, Mons, Namur, Tournai-Péruwelz et Verviers-Spa-Trooz.
Tournai-Péruwelz	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Charleroy-La Louvière, Courtrai-Roulers, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Trooz-Visé, Malines, Mons, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Verviers-Spa-Trooz.
Verviers-Spa-Trooz.	Anvers-Boom, Bruxelles-Hal-Nivelles-Vilvorde, Gand, groupe du Littoral, Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme, Liège-Huy-Trooz-Visé, Mons, Namur, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas et Tournai-Péruwelz.

N° V. — *Liste des relations téléphoniques franco-belges.*

GROUPES et RÉSEAUX BELGES.	GROUPES ET RÉSEAUX FRANÇAIS EN RELATION.
Anvers-Boom.	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Paris.
Bruxelles - Hal - Nivelles - Vilvorde.	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Paris, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Charleroy-La Louvière.	Maubeuge-Hautmont-Jeumont.
Courtrai-Roulers.	Armentières, Arras, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Corbehem-Hénin-Liétard, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Gand.	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy.
Littoral (groupe du).	Comines, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy.
Mons.	Arras, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Corbehem-Hénin-Liétard, Dunkerque-Bergues, Fourmies-Anor-Avesnes-Etrœungt - Glageon - Hirson - La Capelle - Sains - Trélon-Wignehies, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Maubeuge-Hautmont-Jeumont, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.
Tournai-Péruwelz.	Armentières, Arras, Cambrai, Comines, Douai-Aniche-Corbehem-Hénin-Liétard, Dunkerque-Bergues, Halluin, Lille-Annœullin-Séclin-Saint-Amand, Masnières, Roubaix-Tourcoing-Hem-Lannoy, Valenciennes-Denain.

(1)

PARTIE D.

—

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

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

	Fin 1894.	Fin 1895.	DIFFÉRENCES POUR 1894.
Bateaux à vapeur.	18	18	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	29	»
Garde-pêche et navire-école.	4	4	»
Embarcations à vapeur	5	5	»
Totaux	54	54	»
Canots	218	225	— 7

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1894.	Fin 1895.	Différences pour 1894.
Fonctionnaires et employés	1,149	1,110	+ 39
Huissiers, messagers, gens de service	12	12	»
Ouvriers	204	199	+ 5
Totaux.	1,365	1,321	+ 44

II.

Services d'exploitation.§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Le mouvement des passagers s'est accru dans des proportions notables en 1894. Alors qu'en 1893 le nombre de voyageurs, le plus élevé jusqu'alors, était monté à 97.566, il a atteint, en 1894, 120,145, soit une augmentation de 22,579 ou 23 pour cent.

Le relevé des billets vendus accuse :

En trafic anglo-belge	82,258	voyageurs ;
» de transit	37,887	»

soit une augmentation de 21,049 (34 pour cent) en service anglo-belge et de 1,530 (4 pour cent) en service de transit, sur les chiffres de 1893.

Mais le trafic de transit est, en réalité, beaucoup plus important que ne l'indique le relevé des billets vendus, car il est tenu compte au trafic anglo-belge de nombreux coupons pour le trajet entre Ostende et Douvres débités soit par les agences de voyages avec des billets pour au-delà de la Belgique, soit en Allemagne, en Autriche, en Suisse, etc., avec des billets circulaires pour Ostende.

Tenant compte des 39,467 suppléments délivrés à bord des malles, il y a eu, en 1894, 82,904 voyageurs en 1^{re} classe et 37,241 en 2^e classe.

La recette totale de la ligne a été de fr. 1,074,506-66, en augmentation de fr. 136,748-17 sur l'exercice précédent. Mais si l'on tient compte de ce que le subside payé par le Gouvernement britannique en vertu de la convention du 17 février 1876 — qui a été dénoncée le 8 août 1893 — a encore produit fr. 96,914-56 durant l'année 1893, l'augmentation effective des recettes est ramenée à fr. 39,833-61. Dans l'accroissement de fr. 136,748-17 mentionné ci-dessus, le service des voyageurs intervient pour une somme de fr. 131,771-60.

Aux causes habituelles de l'augmentation du nombre et du produit des voyageurs, — publicité, création d'agences à l'étranger, améliorations apportées au service, — il faut ajouter, pour une large part, l'attrait de l'Exposition universelle d'Anvers, en vue de laquelle des mesures spéciales ont été prises : émission de billets à prix réduits, mise en marche de trains spéciaux, etc.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il nous a procuré, pour l'année 1894, une recette de fr. 213,308-61 pour le parcours maritime.

Le mouvement et la recette de 1894 présentent, sur les recettes de 1893, les différences ci-après :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES.	
	NOMBRE DE COLIS.		POIDS.		En plus.	En moins.
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.		
a. Colis postaux.	22,353	—	67,056	—	5,890,50	—
b. Petits colis.	—	5,497	—	12,899	—	892 18
c. Colis messageries, etc.	—	—	93,813	—	—	258 15

Les envois de finances et de colis journaux ont procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à fr. 121 et fr. 96-30.

Quant aux transports de chevaux, ils donnent une augmentation se chiffrant par fr. 120-43. Il n'y a pas eu de transports d'équipages.

Le mouvement des colis messageries (littera C), bien qu'accusant une augmentation de poids de 93,813 kg., donne néanmoins, pour 1894, une diminution de recette de fr. 258-15 sur l'année 1893. Ce fait s'explique comme suit :

Avant le 20 août 1893, la taxe afférente au parcours Ostende-Douvres, pour les envois du trafic anglo-belge-suisse, était identique pour les envois par express et pour ceux de la grande vitesse (fr. 3-00 par 100 kg.).

Depuis la date précitée, la taxe de grande vitesse entre Bâle et Londres a été abaissée de fr. 26-81 à fr. 24-50 par 100 kg., et cette diminution a eu pour effet de réduire la part belge de fr. 1-16.

Afin de ne pas être amenés à abaisser également le prix viâ Anvers, il a été décidé que cette réduction de fr. 1-16 serait supportée entièrement par le parcours maritime.

Mais il est à remarquer que la diminution constatée par suite de cette mesure n'est qu'apparente, car, si elle a eu pour effet de réduire la part maritime belge de fr. 468-53, elle a eu, par contre, pour résultat d'augmenter de 6,000 francs environ la part territoriale belge, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après :

Le trafic par express du 20 août au 31 décembre 1893 ayant été de 620 kg. environ, on peut évaluer à 1,650 kg. environ ce trafic pour toute l'année 1893.

Le trafic global des express et de la grande vitesse ayant été, pendant cette année, de 121,850 kg., la grande vitesse seule ne comportait donc que 121,850 — 1,650 kg. = 120,200 kg., alors qu'en 1894 elle comportait 236,700 kg.

Pour le parcours territorial belge, la recette a donc été :

En 1893, de 120,200 kg. $\times$ 5.01 = 6,000 francs en chiffres ronds ;

En 1894, de 236,700 kg. $\times$ 5.01 = 12,000 » » »

Par suite de l'amélioration du service de la grande vitesse, les envois du tarif express des trafics anglo-belge et anglo-allemand sont en diminution au profit du trafic de la grande vitesse.

C'est ainsi que l'on constate pour l'exercice de 1894 un accroissement de 92,060 kg. de grande vitesse, donnant une augmentation de recette de fr. 2,823-18 contre une diminution de 46,757 kg. du tarif express (pour les colis de plus de 10 kg.) correspondant à une réduction de fr. 2,612-80. L'augmentation des recettes est donc néanmoins de 200 francs environ.

En résumé, la situation du trafic par nos malles, des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, etc., présente encore, pour 1894, un excédent de recettes d'environ 5,000 francs, comparativement à l'exercice 1893.

Les améliorations suivantes ont été introduites, pendant l'année 1894, dans l'organisation des trains qui sont en correspondance avec les malles.

Un train express rapide uniquement composé de voitures de luxe (wagons-lits et wagons-salon-restaurant) a, sous la dénomination de l'« Ostende-Vienne express », été organisé quotidiennement dans les deux directions entre Ostende et Vienne, pour desservir les relations de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne avec Vienne et l'Orient, et inversement.

Ce train part d'Ostende à 4 heures soir avec la correspondance du train quittant Londres à 10 heures matin et arrive à Vienne à 4 h. 55 soir, le lendemain, où il est en correspondance avec l'Orient-express.

En sens inverse, il quitte Vienne à 11 heures matin avec la correspondance de l'Orient-express et arrive à Ostende à 10 h. 9 matin où il se trouve en coïncidence avec le bateau de 10 h. 55, en correspondance lui-même à Douvres avec les trains anglais quittant cette station à 2 h. 51 soir et arrivant à Londres à 4 h. 56 soir (Charing Cross et Holborn Viaduct).

Les voyageurs ont ainsi la faculté d'effectuer le trajet de Londres à Vienne dans des conditions exceptionnelles de confort et de rapidité.

L'heure d'arrivée à Ostende-quai des trains internationaux n^{os} 117 et 74 a été avancée respectivement de 22 minutes et de 16 minutes et l'heure de départ du train 108, d'Ostende-quai, a été retardée de 18 minutes, dans le but d'éviter les croisements dangereux dans la passe du Stroombank et dans la petite rade d'Ostende, des bateaux quittant Ostende pour Douvres à 11 h. 15 soir et de Douvres pour Ostende à 8 heures soir.

Les colis postaux que le service des postes allemandes remettait auparavant au train 26 allemand partant d'Aix-la-Chapelle à 8 h. 59 soir, sont expédiés actuellement par le train quittant Aix à 6 h. 53 soir; ils continuent jusqu'à Ostende par le train 74 et au départ d'Ostende et de Douvres par le bateau et par le train anglais immédiatement correspondants.

D'une façon générale, des mesures ont été prises pour que, autant que possible, les colis postaux pour l'Angleterre arrivant à Ostende par les trains express puissent continuer par les bateaux immédiatement correspondants.

Il en est résulté, sous le rapport de la rapidité des transports, de notables améliorations qui sont de nature à développer ce trafic par la voie d'Ostende.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1894, à 2176.

La durée moyenne a été :

- pour les trois paquebots type « Flandre » 3 heures 50 ;
- pour les deux paquebots type « Princesse » 3 heures 38 1/2 ;
- pour les deux paquebots « Marie-Henriette » et « Léopold II » 3 heures 54.

Un nouveau paquebot de vitesse a été commandé à la société John Cockerill, à Seraing. Il entrera en ligne en 1895, et portera à 8 le nombre de steamers à marche rapide affectés au service de la ligne d'Ostende-Douvres.

Pour faire face à la dépense à résulter de l'acquisition de ce paquebot, les Chambres ont voté :

- 1° un crédit spécial de 700,000 francs ;
- 2° un crédit supplémentaire de 1,056,000 francs au budget ordinaire.

L'exploitation du service avait coûté, en 1893, fr. 1,968,494-65. La dépense s'est accrue, en 1894, de fr. 1,250,479-77. II, p. D.

Cette augmentation provient :

1° de ce que l'exercice 1894 supporte la majeure partie (997,750 fr.) de la dépense à résulter de l'acquisition du nouveau paquebot ;

2° d'une extension de personnel accordée pour alléger le travail des équipages (cette charge nouvelle s'est élevée à 25,650 fr.) ;

3° de l'obligation où l'on s'est trouvé de payer les droits de pier à Douvres, dont les paquebots de la ligne étaient exempts sous l'empire de la Convention du 17 février 1876, qui a cessé ses effets à la fin de 1893. Ces droits se sont élevés à fr. 49,000 ;

4° d'un accroissement d'environ 175,000 francs dans les dépenses de combustible et d'exploitation.

En 1893, la dépense moyenne par traversée avait été de fr. 899-68 et la recette de fr. 472-89 ; en 1894, le coût s'est élevé à fr. 1,479-51 et le produit à fr. 493-79.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une moins-value de fr. 1,210,646-16 pour 1894.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1894.	En 1895.	Différence pour 1894.
Coût par kilomètre	12 86	7 82	+ 5 04
Produit	4 29	4 11	+ 0 18

§. 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

La dépense d'exploitation est descendue de fr. 119,522-77 en 1893, à fr. 106,962-10, en 1894. La diminution (fr. 12,560-67) provient de ce que II, p. D.

les trois bateaux du service, réparés en 1893, ont été en 1894 d'un entretien moins dispendieux.

Le mouvement détaillé ci-après témoigne d'une augmentation assez notable dans les relations entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut.

	Mouvement :		Différences pour 1894.
	En 1894.	En 1893.	
Voyageurs.	1,903,923	1,709,084	+ 196,839
Animaux	110,712	103,097	+ 5,615
Colis.	3,661	3,944	— 283
Véhicules	74,778	71,660	+ 3,118
Coupons délivrés.	2,093,074	1,889,783	+ 203,289
Suppléments	14,836	6,839	+ 7,997

Sous l'influence de cette activité, la recette s'est accrue de fr. 8,257-51 (fr. 78,212-10 au lieu de 69,954-59).

§ 3. PILOTAGE.

La progression constatée en 1893 dans le mouvement de la navigation sur Anvers s'est maintenue et même accentuée en 1894 : il y a eu, à l'entrée et à la sortie, 9,298 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote; accroissement : 488 bâtiments.

Le tonnage général pour Anvers conserve également sa tendance ascendante : 10.028,473 tonneaux contre 9,190,461 en 1893.

Il, p, D. Les droits de pilotage perçus dans les différents ports du pays, qui avaient produit fr. 2.478,710-53 en 1893, se sont élevés, en 1894, à fr. 2,590,714-04.

De fr. 2,339,097-98 en 1893, la dépense d'exploitation a monté à fr. 2,385,250-67 en 1894. La différence s'explique par l'élévation des remises accordées à titre d'appointements aux pilotes, remises qui varient d'après les recettes ou les prestations.

La station d'Anvers a été pourvue d'un nouveau bateau-pilote, dit « Schuit », destiné à remplacer un bâtiment usé par l'âge.

Le 14 novembre 1894, un grand canot de la station des Bouches de l'Escaut a été coulé en rade de Flessingue par un vapeur anglais. La perte matérielle subie par l'Administration n'est pas bien élevée; une action en dommage est d'ailleurs intentée à l'abordeur; mais cinq agents de notre service ont malheureusement trouvé la mort dans cet accident.

L'esprit de confraternité qui anime le personnel des deux services de pilotage établis à Flessingue s'est affirmé une fois de plus en cette circonstance : les canotiers néerlandais ont rivalisé de zèle et d'abnégation avec les nôtres pour secourir les victimes de la catastrophe; les témoignages de sympathie ont été prodigués à nos agents et à leurs familles.

§ 4. PHARES ET FANAUUX.

La recette des phares et fanauux a atteint fr. 1,259,749-70, dépassant ainsi de fr 102,386-28 celle de 1893 (fr. 1,157,363-42). C'est la conséquence de l'accroissement du tonnage général en 1894. II, p. D.

En 1893, l'entretien de l'éclairage avait coûté fr. 213,673-82 ; la dépense de 1894 a dépassé ce chiffre de fr. 3,296-29, par suite de l'acquisition d'une réserve d'appareils de mouillage pour les bateaux-phares.

Un fanal coloré (vert) a été installé à l'extrémité de l'estacade d'accès au bassin à flot de Nieuport. Il sert à signaler de nuit la position de ce musoir.

L'extrémité du pier récemment édifié à Blankenberghe est signalée, depuis le mois de novembre 1894, par un feu fixe rouge. Ce feu a été établi d'après les prescriptions de l'Administration, aux frais de la société anonyme qui a fait construire le nouveau pier.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

La recette, qui avait subi une légère dépression en 1893, s'est relevée en 1894 : elle a passé de fr. 19,494-14 à fr. 22,713-69. II, p. D.

La dépense a atteint fr. 40,798-13, soit fr. 3,178-98 de moins qu'en 1893 : après le renouvellement des chaudières de deux remorqueurs, opéré en 1892, il avait fallu effectuer à bord de ces steamers certains travaux de réfection, dont le coût est tombé à charge de l'exercice 1893 : le budget de 1894 n'a pas eu à supporter de charges semblables.

Dans l'intérêt de la navigation sur Ostende et surtout de la pêche maritime, des mesures ont été prises pour que les navires et les chaloupes puissent obtenir, durant la nuit, l'assistance d'un des remorqueurs de l'État, pour l'entrée ou la sortie du port. L'inauguration du service de nuit date du 1^{er} mars 1894.

§ 6. POLICE MARITIME.

Ce service a procuré fr. 5,082-97 de recettes en plus qu'en 1893 (fr. 126,139-22 au lieu de fr. 121,056-25). II, p. D.

La dépense a augmenté, mais dans des proportions moindres (fr. 96,892-75 contre fr. 95,307-12 en 1893).

III.

Services spéciaux.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Comme les années précédentes, le service de l'hydrographie a pratiqué des reconnaissances dans l'Escaut et la mer du Nord, pendant la saison d'été.

II, p. D.

La dépense, qui avait subi une diminution de près de 11,000 francs en 1893, a été réduite encore de fr. 3,336-20 en 1894 : elle se chiffre par fr. 59,213-20.

Un arrêté royal du 12 novembre 1894 a transféré ce service, à partir du 1^{er} janvier 1895, au département de l'Agriculture et des Travaux publics, pour y être attaché à l'Administration des Ponts et Chaussées.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation à Anvers et à Ostende ont été suivis par 124 élèves en 1894, soit une augmentation de 8 élèves comparativement à l'année précédente.

62 bourses ou demi-bourses d'études ont été conférées aux élèves de ces deux établissements; il en avait été alloué 48 en 1893.

Les diplômes délivrés en 1894 et 1893 se répartissent comme suit :

	1894	1893
Long cours	43	39
Cabotage.	10	10
Patron-pêcheur.	3	4

Le cours de navigation à Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi par deux élèves de plus qu'en 1893 (8 au lieu de 6).

Le nombre des élèves des cours spéciaux de machines à vapeur marines, rattachés aux écoles de navigation, s'est augmenté de 4 : en 1893, il avait été de 74.

Il a été décerné un diplôme de mécanicien-chef de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 6 diplômes de mécanicien-chef de 2^{me} classe.

II, p. D.

L'acquisition d'instruments de précision et d'ouvrages pour la bibliothèque et l'octroi d'un plus grand nombre de bourses d'études ont eu pour effet de porter la dépense des écoles de navigation de fr. 27,726-80 à 30,299-69 : augmentation, fr. 2,572-89.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLES DES MOUSSES.

Le trois-mâts goélette « Ville d'Ostende » et l'avisos à vapeur « Ville d'Anvers » ont été affectés alternativement et d'une manière presque continue à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont pris part aux croisières effectuées par ces bâtiments, à bord desquels ils ont été embarqués par brigades de trente.

Un ancien paquebot retiré du service de la ligne d'Ostende-Douvres, a été transformé en ponton et sert d'annexe au trois-mâts barque « Ville de Bruges », où se trouve installée l'école des mousses.

La dépense, en diminution de fr. 8,490-93 sur celle de l'exercice antérieur, se chiffre par fr. 190,588-94. II, p. D.

§ 4. SAUVETAGE.

En 1894, le personnel des secours maritimes a réussi à sauver les équipages, composés de seize personnes, de trois bateaux de pêche échoués ou en détresse.

Deux remorqueurs ont secouru et amené à Ostende un paquebot qui avait reçu une avarie à la machine.

L'exercice de 1893 avait eu à supporter les frais occasionnés par le renouvellement d'un hangar de sauvetage à Ostende; l'absence de charge semblable en 1894 a permis de ramener la dépense de fr. 51,574-51 à fr. 48,301-74. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les divers services de la marine ont procuré, en 1894, une recette totale de fr. 5,152,035-41, dépassant de fr. 270,783-43, celle de 1893. II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Un accroissement plus considérable (fr. 1,273,247-90) s'est produit dans les dépenses, qui ont atteint fr. 6,374,048-72, contre fr. 5,100,800-82 pendant l'exercice antérieur. Mais dans le chiffre de l'augmentation figure une somme de fr. 997,750 consacrée au paiement de la plus grande partie du coût d'un nouveau paquebot. II, p. D.

De la comparaison des résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, résulte pour 1894 une moins-value de fr. 1,002,464-47.



(12)

ANNEXES

DE LA PARTIE D.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1894 et 1893.

NOMBRE.				MOUVEMENT.			RECETTE.				
ANNÉES.		Différences pour 1894.	ANNÉES.		Différences pour 1894.	ANNÉES.		Différences pour 1894.			
1894.	1893.		1894.	1893.		1894.	1893.				
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	"	"	16,320	12,816	+ 3,504	148,636 90	117,348 05	+31,308 85
		2 ^e — .	"	"	"	26,562	25,753	+ 809	183,485 40	178,352 90	+ 5,132 50
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	551	593	— 42	2,552 25	2,787 45	— 205 20
		2 ^e — .	"	"	"	484	492	— 8	1,691 90	1,720 60	— 28 70
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe .	"	"	"	14,080 ⁽¹⁾	12,210 ⁽¹⁾	+ 1,870	104,544 "	90,639 25	+13,884 75
		2 ^e — .	"	"	"	22,944 ⁽¹⁾	23,238 ⁽¹⁾	— 314	127,912 80	129,663 35	— 1,750 55
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	"	12,486 ⁽¹⁾	10,592 ⁽¹⁾	+ 1,894	60,103 20	51,922 60	+ 8,180 60	
	2 ^e — .	"	"	"	26,718 ⁽¹⁾	11,852 ⁽¹⁾	+ 14,866	82,467 35	42,026 10	+40,441 25	
Location de malles spéciales			"	"	"	"	"	"	"	"	"
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe			39,467	33,323	+ 6,144	"	"	"	92,718 70	78,282 00	+14,436 10
Petites cabines			748	841	— 93	"	"	"	5,236 "	5,887 "	— 651 "
Grandes cabines			2,791	1,461	+ 1,330	"	"	"	39,074 "	20,454 "	+18,620 "
Cabines spéciales			57	6	+ 51	"	"	"	1,596 "	168 "	+ 1,428 "
— de luxe			18	5	+ 13	"	"	"	1,350 "	375 "	+ 975 "
Ensemble			—	—	—	120,143 ⁽²⁾	97,566 ⁽²⁾	+ 22,579	851,388 50	719,616 90	+131,771 60
Bagages Kilog.			261	250	+ 11	14,420	11,970	+ 2,450	995 70 ⁽³⁾	843 20 ⁽³⁾	+ 152 50
Chevaux Têtes.			"	"	"	46	43	+ 3	1,846 90	1,726 45	+ 120 45
Chiens —			"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voitures Nombre.			"	"	"	"	"	"	"	"	"
Finances. {	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	"	"	"	"	2,301	2,059	+ 242	1,150 50	1,029 50	+ 121 "
	de plus de 1,000 francs. —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Journaux Kilog.			"	"	"	100,010	96,800	+ 3,210	3,000 30	2,904 "	+ 96 30
Colispostaux {	de 3 kilog. et moins	218,796	197,862	+ 20,834	656,383 ⁽⁴⁾	593,886 ⁽⁴⁾	+ 62,502	54,699 "	49,490 50	+ 5,208 50	
	de 3 à 5 kilog.	11,209	9,691	+ 1,518	33,627 ⁽⁴⁾	29,073 ⁽⁴⁾	+ 4,554	5,527 50	4,845 50	+ 682 "	
Petits colis. {	Tarif normal. Express. {	de 5 kilog. et moins	114,860	121,255	— 6,395	344,580 ⁽⁴⁾	363,765 ⁽⁴⁾	— 19,185	30,319 55	31,846 98	— 1,527 43
		de plus de 5 à 10 kilog. —	43,835	42,937	+ 898	306,845 ⁽⁵⁾	300,559 ⁽⁵⁾	+ 6,286	27,643 35	27,008 10	+ 635 25
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	825,672 ⁽⁶⁾	872,409 ⁽⁶⁾	— 46,737	48,418 17	51,030 87	— 2,612 80
	Grande vitesse. — Poids taxé. .		"	"	"	1,387,645	1,295,565	+ 92,060	42,300 58	39,477 40	+ 2,823 18
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.			"	"	"	238,290	187,800	+ 50,490	4,400 46	4,868 99	— 468 53
Produits extraordinaires fr.			"	"	"	"	"	"	2,816 15	3,070 "	— 253 85
Subside du Gouvernement anglais fr.			"	"	"	"	"	"	"	96,914 56 ⁽⁷⁾	—96,914 56
Totaux fr.						1,074,506 66	1,034,673 05	+39,833 61			

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — — — 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 1894 et 1895.

SERVICES.	1894.	1893.	Différences pour 1894.					
RECETTES.								
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,074,506 66	1,034,673 05	+ 39,833 61					
Passage d'eau entre Anvers et la Tête- de-Flandre	78,212 10	69,954 59	+ 8,257 51					
Pilotage	2,590,714 04	2,478,710 53	+ 112,003 51					
Phares et fanaux	1,259,749 70	1,157,363 42	+ 102,386 28					
Remorque sur la côte de Flandre . .	22,713 69	19,494 14	+ 3,219 55					
Police maritime.	126,139 22	121,056 25	+ 5,083 97					
Hydrographie	}		}					
Écoles de navigation.								
Pêche maritime.								
Sauvetage								
Totaux. . . . fr.	5,152,035 41	4,881,251 98	+ 270,783 43					
DÉPENSES.								
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	569,507 69	2,649,463 73	3,218,971 42	535,048 18	1,433,443 47	1,968,491 65	+1,250,479 77	
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.	65,227 77	41,734 33	106,962 10	64,308 63	55,214 14	119,522 77	— 12,560 67	
Pilotage	2,173,295 70	211,954 97	2,385,250 67	2,091,704 10	247,393 88	2,339,097 98	+ 46,152 69	
Phares et fanaux. {	Éclairage de la côte .	25,258 87	16,752 73	42,011 60	25,324 41	17,106 23	42,430 64	— 419 04
	— de l'Escaut.	127,033 02	47,925 49	174,958 51	127,495 04	43,748 14	171,243 18	+ 3,715 33
Remorque sur la côte de Flandre. .	28,524 90	12,273 23	40,798 13	28,505 40	15 471 71	43,977 11	— 3,178 98	
Police maritime.	81,939 84	14,932 91	96,892 75	81,119 70	14,187 42	95,307 12	+ 1,585 63	
Hydrographie	24,551 36	14,661 84	39,213 20	27,575 66	14,973 74	42,549 40	— 3,336 20	
Écoles de navigation.	18,657 28	11,642 41	30,299 69	19,262 98	8,463 82	27,726 80	+ 2,572 89	
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	138,344 04	52,044 57	190,388 61	139,350 36	59,529 50	198,879 86	— 8,490 95	
Sauvetage et stations de signaux . .	43,892 50	4,409 24	48,301 74	39,820 37	11,753 94	51,574 31	— 3,272 57	
Totaux fr.	3,296,352 97	3,077,795 75	6,374,048 72	3,179,514 83	1,921,285 99	5,100,800 82	+1,273,247 90	
Recettes totales . . fr.	5,152,035 41		4,881,251 98				+ 270,783 43	
Dépenses —	6,374,048 72		5,100,800 82				+1,273,247 90	
Excédent {	1,222,013 31		219,548 84				+1,002,464 47	
	}		}				»	

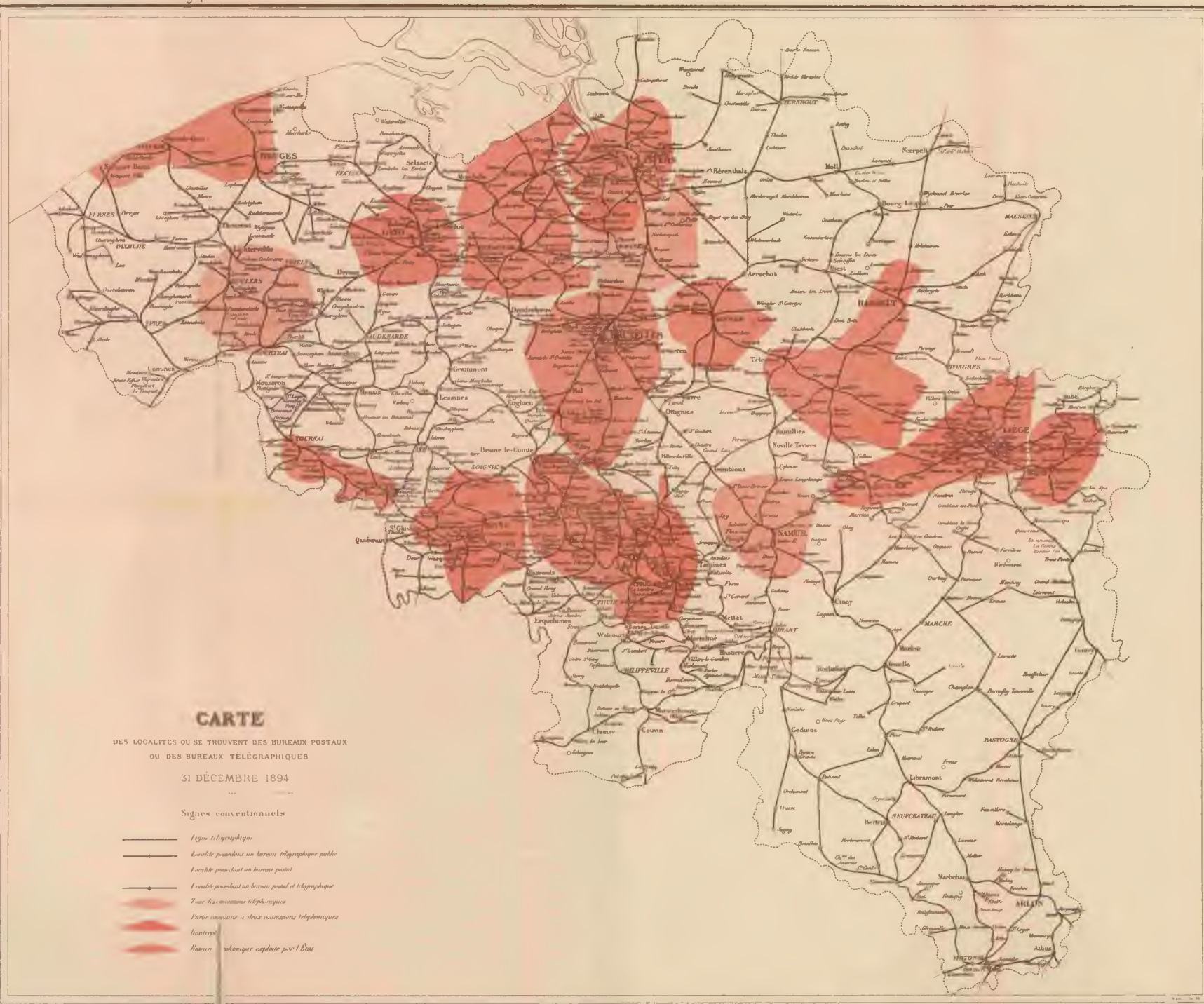
(16)



DE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1894

Administration des chemins de fer de l'État





CARTE

DES LOCALITÉS OÙ SE TROUVENT DES BUREAUX POSTAUX
OU DES BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES

31 DÉCEMBRE 1894

Signes conventionnels

- Ligne télégraphique
- Ligne passant par un bureau télégraphique public
- Ligne passant par un bureau postal
- Ligne passant par un bureau postal et télégraphique
- Ligne passant par un bureau télégraphique
- Ligne passant par deux bureaux télégraphiques
- Ligne passant par un bureau télégraphique
- Ligne passant par un bureau télégraphique