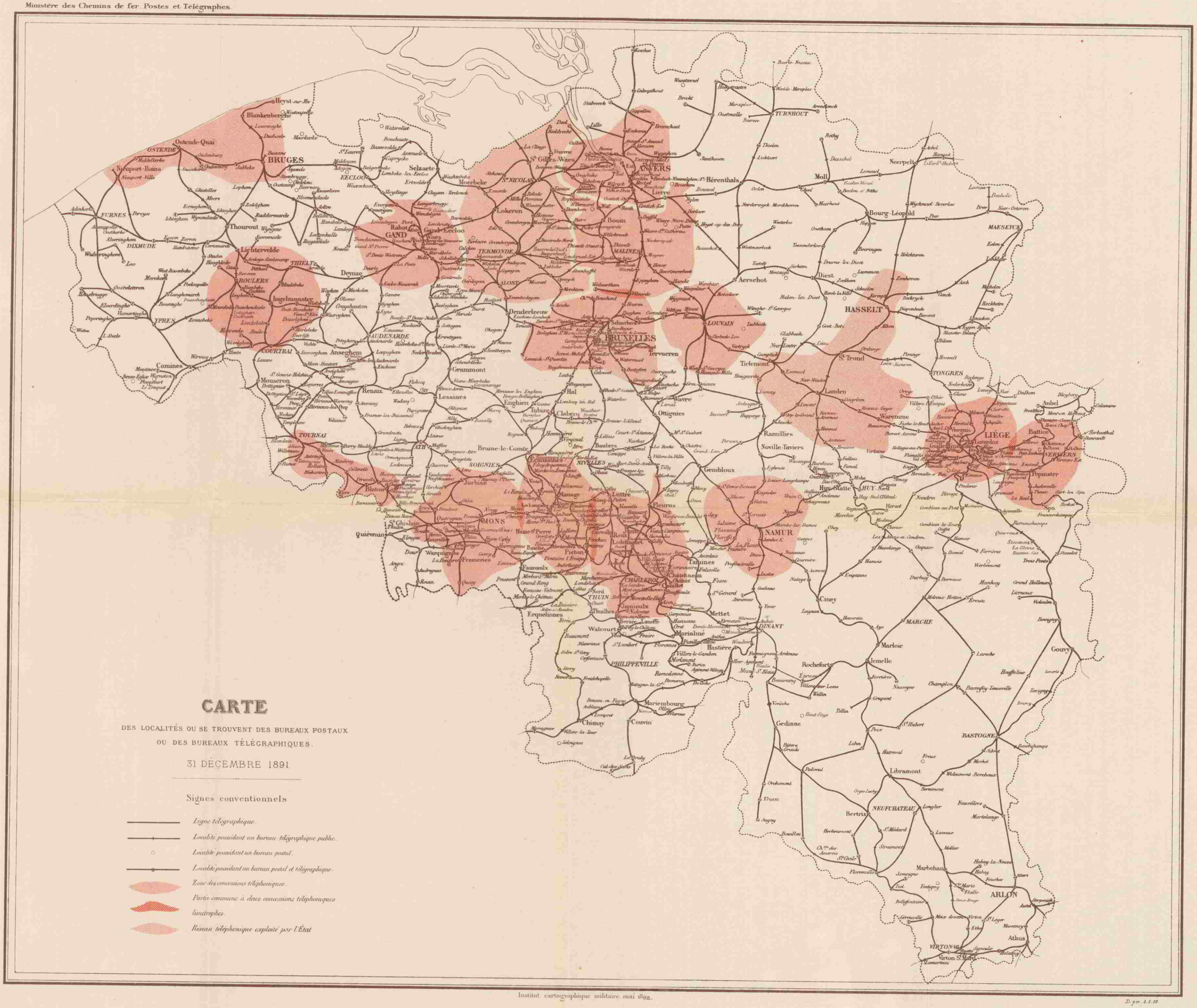
Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes



Institut cartographique militaire mai 1892.

D.pm. 3.5.92.

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes

CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE

AU 31 DÉCEMBRE 1891

GROUPES DES VOIES ET TRAVAUX
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT-BELGE

- Groupe de Bruxelles-Nord
- id. de Liége
- id. de Gand
- id. de Tournai
- id. de Mons
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Binche
- id. de Namur
- id. d'Arlon
- id. d'Anvers

GROUPES DE L'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT-BELGE

- Groupe de Bruxelles-Nord
- id. de Liége
- id. de Gand
- id. de Tournai
- id. de Mons
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Binche
- id. de Namur
- id. d'Arlon
- id. d'Anvers

DISTRICTS DE LA TRACTION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT-BELGE

- District de Liége
- id. de Gand
- id. de Bruxelles-Midi
- id. de Mons
- id. de Namur

CIRCONSCRIPTIONS DES RECETTES
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT-BELGE

- Circonscription de Bruxelles
- id. de Gand
- id. de Liége

Échelle de 1/1.500.000

LÉGENDE

- CHEF-LIEU de Province
- CHEF-LIEU d'Arrondissement administratif
- Chef-lieu de Canton judiciaire
- Ligne à double voie
- id. à voie unique
- id. en construction
- id. à voie étroite
- id. exploitée exclusivement pour marchandises (le nombre de points indique le nombre de voies)
- Voie navigable
- Gare ou Station
- id. Halte. Arrêt. du 1er rayon de douane
- id. id. id. du 2e id. id.
- id. de marchandises. Halte de marchandises
- id. privée
- id. reliée à un entrepôt de douane
- Halte. Gare privée, halte de voyageurs
- Point d'arrêt. Gare privée arrêt de voyageurs
- Garage en plein voie
- Distance kilométrique entre les stations
- État Belge
- Grand central belge
- Nord belge
- Flandre Occidentale
- Liégeois-Limbourgeois
- Chemin de fer de Chimay
- Anvers à Gand
- Gand à Bruges par Eeclo
- Malines à Ternauven
- Hasselt à Maesyck
- Gand à Ternauven
- Termonde à St-Nicolas
- Liége à Maestricht
- Tavers à Embrain
- Chemins de fer vicinaux (voie étroite)
- id. (voie large)
- id. en construction
- Tramways à vapeur: voie étroite et voie large
- Partie commune à diverses compagnies
- Lignes étrangères à double voie, à une voie, en construction
- État Néerlandais
- Minen Lorraine
- Prince Henri
- Gorny

N.B. On a adopté pour les communes, l'orthographe officielle des actes de l'état civil; pour les autres noms, l'orthographe du dictionnaire de Guyot.

N.B. La teinte du segment supérieur des cercles de stations communes indique l'administration qui gère la station. Il en est de même des premières lettres des noms de ces stations. Quand une station d'un chemin de fer à voie normale porte le nom d'une localité desservie par une ligne vicinale, ce nom est souligné.

Échelle de 1/400.000

Échelle de 1/120.000

Échelle de 1/120.000

Échelle de 1/120.000

Échelle de 1/120.000

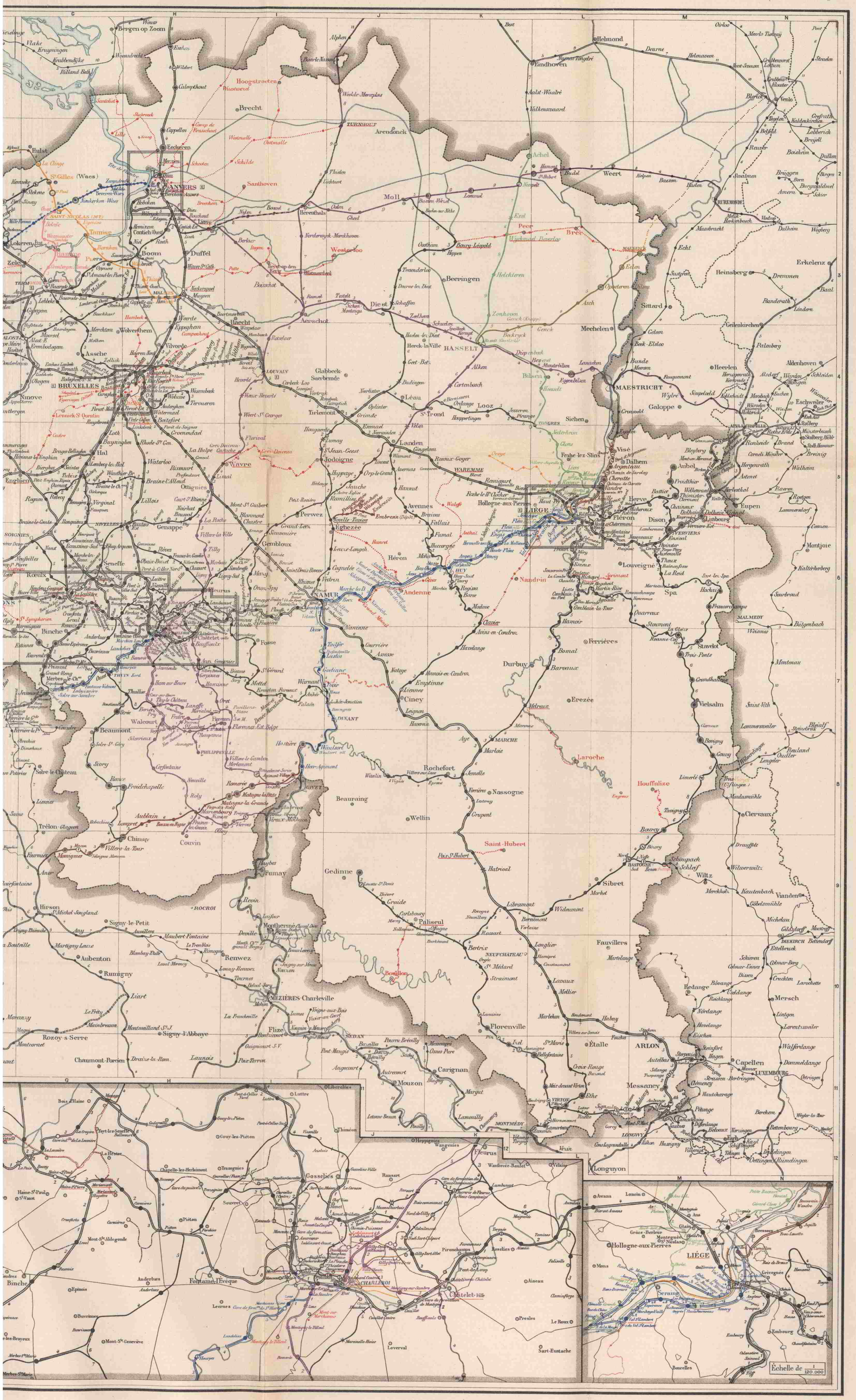
Imprimé chez A. Mertens

Institut cartographique militaire, 1888-92.

DE FER DE LA BELGIQUE

91

Secrétariat général { Service spécial (Mr Weissenbruch ingr)



Juillet - août 1892.

(1A)

(N° 185.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 4 MAI 1892.

CHEMINS DE FER

POSTES TÉLÉGRAPHES

MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1891

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

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

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

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

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

BRUXELLES

—

1892

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1891.

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

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

J. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

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

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

DE BRUYN.

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

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

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. Situation financière.

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

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produit par unité de trafic	A, 10
Personnel	A, 12
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 13

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

			Pages.
XI et XXVIII de la partie A.	§ 1er.	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1891	A, 15
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée en 1891	A, 16
	§ 3.	Signaux	A, 17
	§ 4.	Passages à niveau	A, 17
	§ 5.	Raccordements industriels et gares privées	A, 18
	§ 6.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 18
	§ 7.	Stations	A, 18
	§ 8.	Rails	A, 19
	§ 9.	Billes et traverses	A, 22
	§ 10.	Approvisionnements au 31 décembre 1891	A, 23
	§ 11.	Approvisionnements payés sur fonds spéciaux	A, 24
		II. Améliorations et innovations introduites dans le service des voies et travaux	A, 24

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

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

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1er.	Voyageurs	A, 43	VII, XXV et XXVI »
§ 2.	Voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 47	
§ 3.	Produits extraordinaires	A, 48	
§ 4.	Produits divers	A, 49	
§ 5.	Réductions consenties sur les prix de transport	A, 49	
§ 6.	Récapitulation des transports par nature de service	A, 50	
	II. **Améliorations et innovations apportées dans le service des transports**	A, 52	
	A. *Améliorations et innovations dans les tarifs.*		
§ 1er.	Tarifs pour voyageurs et bagages	A, 52	
§ 2.	Voyages circulaires	A, 54	
§ 3.	Tarifs pour marchandises	A, 54	
	B. *Améliorations et innovations apportées dans le service des trains.*		
§ 1er.	Trains de voyageurs	A, 61	
§ 2.	Trains de marchandises	A, 64	
	C. *Améliorations et innovations apportées dans le service du matériel.*	A, 66	

III. Accidents.

§ 1er.	Déraillements et collisions de trains	A, 67	XXIII »
§ 2.	Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains	A, 70	XXIII »
§ 3.	Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou collisions de trains	A, 70	XXIV »
	Personnes tuées depuis 1855.	A, 73	
	IV. **Contraventions**	A, 73	

Annexes à consulter.

3e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

		Pages.
XXIX de la partie A.	§ 1er. Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 75
	§ 2. Développement des voies ferrées	A, 76
XXX »	§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 76
XXX »	§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 77
	II.	
XXXI »	SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 78
	III.	
XXXII »	PARCOURS DES TRAINS	A, 79
	IV.	
	MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.	
XXXIII »	§ 1er. Voyageurs	A, 80
XXXIII »	§ 2. Bagages	A, 81
XXXIII »	§ 3. Petites marchandises	A, 81
XXXIII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 82
XXXIII »	§ 5. Finances	A, 82
XXXIII »	§ 6. Équipages	A, 82
XXXIII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 83
XXXIII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 83
XXXIII »	§ 9. Récapitulation des recettes	A, 83
XXXIII »	V.	
	DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 84
XXXII »	VI.	
XXXIII »	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	A, 85
XXXIV »	VII.	
	PERSONNEL	A, 86
XXXV »	VIII.	
	ACCIDENTS	A, 86
	IX.	
	CONTRAVENTIONS	A, 87
	X.	
	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	A, 88

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

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

Annexes à consulter.

Pages.

N° XXII. Situation et mouvement des mitrailles, matières et pièces hors d'usage en 1891 (magasin central et dépôts) . . A, 130
» XXIII. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1891 . . . . . A, 136
» XXIV. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains . . . . . A, 138
» XXV. Abonnements ordinaires contractés en 1891 . . . . . A, 142
» XXVI. Abonnements contractés :
A. Élèves en général ; *B*. Élèves, fils d'agents de l'Administration ; *C*. Ouvriers de l'Administration . . . . A, 144
» XXVII. Dépenses de premier établissement du chemin de fer de l'État, effectuées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1891 . . . . . A. 146
» XXVIII Conditions de tracé technique des lignes principales au 31 décembre 1891 . . . . . A, 156

3e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

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

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1er. Service international . . . . . B, 3
§ 2. Service intérieur . . . . . B, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

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

Annexes à consulter.

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

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

B. Effets de commerce.

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

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

IV.

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

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

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

VI.

PERSONNEL . . . . . B, 12

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

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

Annexes à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE B.

Pages.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1891 . . . . . B, 14

» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Comparaison des années 1891 et 1890 . . . . . B, 16

» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1891 et 1890 . . . . . B, 18

» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1891 et 1890 . . . . . B, 20

» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1891 et 1890 . . . . . B, 20

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. . . . . C, 5

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

I de la partie C.

§ 1er. Télégrammes privés :

a. Services réunis . . . . . C, 3

b. Service intérieur . . . . . C, 4

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

d. Service de transit . . . . . C, 5

§ 2. Télégrammes de service. . . . . C, 5

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1er. Bureaux . . . . . C, 5

§ 2. Développement du réseau . . . . . C, 6

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

IV.

PERSONNEL. . . . . C, 6

Annexes à consulter.

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

Pages.

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

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX . . . . C, 12 II de la partie C.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° I. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1891 et 1890. C, 18
» II. Téléphonie à grande distance. — Communications établies par l'intermédiaire d'un 3e bureau central . . . . C, 19

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

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

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

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

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

			Pages.
II de la partie D.	§ 1er.	Recettes	D, 9
II »	§ 2.	Dépenses	D, 9

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

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

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

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

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

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

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

DÉSIGNATION DES LIGNES. 1	DATES des lois qui ont décrété leur construction. 2	ÉVALUATION approximative de la dépense. 3	CRÉDITS figurant dans la colonne 8 du tableau approuvé par l'arrêté royal du 22 août 1891. 4	SOMMES DÉPENSÉES EN 1891 : Études. 5	Terrains. 6	Travaux. 7	TOTALES. 8	Sommes dépensées au 31 décembre 1890. 9	Sommes dépensées au 31 décembre 1891. 10
Comblain-au-Pont à Trois-Ponts.	4 août 1879, § 40	13,200,000 »	140,000 »	2,352 92	969 94	73,763 83	77,086 69	13,031,794 72	13,108,881 41
Audenarde à Orroir	4 août 1879, § 42	2,000,000 »	525,489 03	3,658 83	3,791 59	130,626 30	138,076 72	1,662,020 63	1,800,097 35
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	295,000 »	15,000 »	»	11,815 95	»	11,815 95	279,963 35	291,779 30
Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordemt vers Yvoir de la ligne de Mettet à Anhée à celle de Namur à Givet et doublement de la voie sur une partie de la ligne de Mettet à Anhée	25 août 1885.	7,250,000 »	2,987,345 88	25,046 71	168,813 74	677,440 57	871,301 02	631,356 77	1,502,657 79
Gedinne à la Lesse.	19 août 1889.	6,500,000 »	727,088 51	19,392 34	10,942 71	»	30.335 05	22,911 49	53,246 54
Saint-Aubin à Ermeton-s/Biert.	19 août 1889.	2,300,000 »	965,262 29	8,774 92	76,992 62	795 02	86,562 56	34,737 71	121,300 27
Aubel à Bleyberg	19 août 1889.	1,000,000 »	789,308 33	5,498 79	»	»	5,498 79	10,691 67	16,190 46
Bruxelles à Anvers (Sud) . . .	27 mai 1890.	»	993,306 67	11,564 33	»	»	11,564 33	6,693 33	18,257 66
Raccordement entre les lignes de Manage à Mons et d'Ecaussines à Erquelines.	27 mai 1890.	»	98,146 »	3,337 83	»	»	3,337 83	1,854 »	5,191 83
Chemin de fer de ceinture de Gand (procès Lambert frères).	»	»	70,000 »	»	»	68,780 69	68,780 69	»	68,780 69

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

1° *Groupe de la Banque de Belgique.*

Ce groupe comprend :

	Mètres.
a) Sections remises à l'État à fin d'exploitation : Au 31 décembre 1890, la Banque avait livré	243,837
b) En 1891, la Banque a livré la section d'Estaimpuis à la frontière	2,235
Ensemble. . .	246,072

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

La valeur nominale des titres de la Dette publique remis à la Banque de Belgique s'élevait au 31 décembre 1890 à . . . . . fr. 58,652.900 »

Pendant l'année 1891, il lui a été remis des titres pour . 196,600 »

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

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

Rien n'a été payé en numéraire en 1891.

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

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

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

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

En 1889 et 1890 . . . . . fr.	17,178 53	
En 1891.	14,220 96	
Total. . . fr.		31,399 49
Ensemble. . . fr.		11,869,503 92

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. — Situation financière.

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

Le réseau des chemins de fer exploités par l'État belge, a une étendue de 3,240 kilomètres, y compris 323 kilomètres de lignes concédées pour une durée limitée (litt. *B*, annexe XI), qui sont exploitées par l'État moyennant une redevance à servir aux Sociétés, de 50 p. % des recettes brutes, sauf pour la section de Spa à la frontière du Grand-Duché du Luxembourg, pour laquelle il est payé un loyer annuel.

Les capitaux engagés s'élevaient, fin 1891, à la somme totale de fr. 1,355,136,304-98 (annexe XXVII).

Ce capital se décompose comme suit :

A. Les 1,471 kilomètres construits pour compte de l'État, ainsi que leur parachèvement (annexe II), ont couté. . . . . fr.		562,880,204 04
B. Le rachat de 1,446 kilomètres de lignes, y compris les travaux de parachèvement, les installations complémentaires et les deuxièmes voies, représente un capital de (1).		486,868,864 07
C. Le parachèvement des 323 kilomètres appartenant à des compagnies, mais exploités par l'État moyennant part de recettes ou loyer, a entrainé à une dépense de		8,038,196 27
D. L'achat de matériel de traction et de transport des lignes en général, a nécessité une dépense de . . . . fr.	212,562,827 73	279,434,215 97
E. Et le rachat du matériel aux Sociétés dont les lignes ont été reprises, représente un capital de (1).	67,071,388 24	
A reporter. . . fr.		1,337,221,480 35

(1) Partie rachetée comptant et partie moyennant annuités.

D'autre part . . . fr.		1,337,221,480 35
En y ajoutant les intérêts intercalaires pendant la durée des travaux, soit		17,914,824 63
Le capital appliqué ressort au montant total de (annexe XXVII) . . . . . fr.		1,355,136,304 98
Toutefois, les chemins de fer n'ayant à faire face aux charges d'intérêts et d'amortissement, au moyen des produits qu'ils réalisent, que pour les lignes successivement livrées à l'exploitation, *il faut déduire du total précité* les sommes liquidées pour travaux en cours d'exécution, y compris les intérêts intercalaires, soit (annexe II). fr.	4,278,135 89	9,718,060 78
D'autre part, il faut également en déduire le capital sorti de l'actif, à titre d'amortissement indirect (*voir* annexe II). . .	5,439,924 89	
Le **capital utile**, grevant les comptes de l'exercice 1891, s'élève donc à . . . . . fr.		1,345,418,244 20

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

Les *lignes en exploitation* du 1er janvier au 31 décembre 1890 sont représentées par un capital de : (p. 6 du compte rendu de 1890) fr.		1,328,926,679 »
A. La section d'Anhée à Anhée (jonction) a été livrée à l'exploitation en 1891 . . . . . fr.	300,000 »	16,373,211 06
B. Il a été effectué des travaux de parachèvement à concurrence de	10,512,360 88	
C. Les sommes appliquées à l'extension du matériel de transports, se sont élevées à	5,560,850 18	
Les intérêts intercalaires du chef des dépenses de parachèvement (§ B), se chiffrent au montant de . . . . fr.		161,029 47
Ensemble. . . fr.		1,345,460,919 53
Si l'on en déduit les sommes représentant les immeubles réalisés au cours de l'exercice, à l'intervention du Département des Finances, soit (page 49)		42,675 33
L'on obtient une somme égale au **capital utile** comme ci-dessus		1,345,418,244 20
Quant à la dépense totale de **premier établissement**, c'est-à-dire *y compris les lignes en voie d'exécution*, elle s'élevait au 31 décembre 1890 à		1,337,683,021 97

D'autre part. . . . . fr. 1,337,683,021 97

Pour l'année 1891, il faut y ajouter :

1° Les dépenses faites du chef de la jonction aux lignes en exploitation, de la section d'Anhée ainsi que celles appliquées à des travaux de parachèvement et à l'extension du matériel (*voir* p. 4). . . . . fr. 16,373,211 06

2° Les sommes liquidées pour les lignes en voie de construction 278,730 78

3° Les avances faites à la Société chargée de construire la ligne de Wanlin à Anseremme. 552,001 02

Le capital engagé a donc été augmenté de . . . . fr. 17,203,942 86

Plus les intérêts intercalaires pour l'exercice en cours. . 249,340 15

Soit capital appliqué, conforme (page 4). . . fr. 1,355,136,504 98

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

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

Recette brute de 1891 (*Moniteur* du 26 juin 1892) fr. 142,736,211 33

Parts de recettes versées aux sociétés concessionnaires dont l'État exploite les lignes moyennant 50 p. °/₀ des produits bruts . . . . . fr. 4,653,667 91

Reste pour les lignes de l'État (annexe IX) 138,082,543 42

Produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc.). 79,278 16

Recette totale du Trésor. . . . . fr. 138,161,821 58

L'année précédente, ces mêmes recettes se sont élevées à (annexe VIII). 136,675,703 54

Soit *augmentation* en 1891 de. . . . . fr. 1,486,118 04

Dépenses d'exploitation de 1891, arrêtées approximativement (annexe VIII) . . . . . fr. 84,464,020 »

Dépenses arrêtées définitivement pour 1890 (annexe VIII). 84,045,523 46

Augmentation en 1891 de . . . . . fr. 418,496 54

Les recettes ayant donné une augmentation de . . . fr. 1,486,118 04

Il en résulte que les ressources de l'exploitation, en 1891, ont été *supérieures*, à celles de 1890, de . . . . . fr. 1,067,621 50

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

Recette nette (annexe III) . . . . . fr. 58,351,469 49

Intérêts en compte courant, proportionnellement au temps :

a) de la recette nette . . . . . fr. 1,021,150 72

b) du solde actif rectifié fin 1890, fr. 145,643,503-63 (annexe IV). 5,097,522 63

Ressources totales . . . fr. 64,470,142 84

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

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
Ainsi qu'il vient d'être établi, les ressources totales s'élèvent à . . . . fr.	58,351,469 49	6,118,673 55	64,470,142 84
Les charges des capitaux atteignant (annexe IV)	53,861,156 97	64,782 09	53,925,939 06
Si l'on ajoute à l'excédent de l'année fr.	(1) 4,490,312 52	6,053,891 26	10,544,203 78
le solde, de l'origine à fin 1890, soit. .	32,679,299 31	112,964,204 32	145,643,503 63
on obtient un bénéfice de . . . . fr.	37,169,611 83	119,018,095 58	156,187,707 41

qui se dégage aussi du compte profits et pertes (annexe IV), dont l'actif s'élève à . . . . . fr. 210,115,646 47
et le passif (53,861,156-97 + 64,782-09) à 53,925,959 06

Différence conforme. . . . fr. 156,187,707 41

§ 3. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

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

Coût des lignes de l'État, exploitées. . . fr.	1,345,418,244 20	1,355,136,304 98
— — en voie de construction . .	4,278,155 89	
Aliénations d'immeubles, etc. (annexe II) . .	5,439,924 89	
b) *Dépenses liquidées* depuis l'origine (1835), *sur les budgets* annuels de l'exploitation, *pour travaux de premier établissement* (annexe VI). . . . fr.	11,090,438 79	
c) *Approvisionnements* en dépôt (annexe XIX) :		
Au 31 décembre 1890. fr. 25,282,540 68	23,828,772 96	
Diminution en 1891 de . 1,453,567 72		
par suite de variations dans les quantités et les prix.		
d) *Intérêts de l'excédent* des recettes sur les dépenses d'exploitation :		160,835,695 89
Au 31 décembre 1890. fr. 23,294,448 92	24,315,599 64	
Pour l'exercice 1891 (2) . 1,021,150 72		
e) *Intérêts des soldes* accumulés, toutes charges réglées :		
Au 31 décembre 1890. fr. 96,503,361 87	101,600,884 50	
Pour l'exercice 1891 (2) . 5,097,522 63		
A reporter. . . . . fr.		1,515,972,000 87

(1) Pour les soldes annuels antérieurs, *voir* l'annexe V.
(2) *Voir* annexe IV.

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

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

Au 31 déc. 1890. fr. (1) 2,882,465,623 55 Pour l'exercice 1891. (1) 142.756,211 33	3,025,201,834 88	
g) *Produits divers* encaissés par l'administration des domaines, au profit du chemin de fer :		3,029,988,830 92
Au 31 déc. 1890. fr. (2). 4,707,717 88 Pour l'exercice 1891. (2). 79,278 16	4,786,996 04	

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

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

Au 31 décembre 1890. . . . . fr.	58,694,726 57	
Pour l'exercice 1891 :		
a) Capitaux unifiés fin 1886 (3)	4,051,150 80	62,871,338 86
b) — dépensés depuis (4)	125,461 49	
Capital restant à amortir. . . . . fr.		1,282,546,905 34
Capital des lignes exploitées, base des charges . . . fr.		1,345,418,244 20
Capitaux engagés dans les travaux en cours		4,278,135 89
Amortissement indirect (*voir* annexe II)		5,439,924 89
Montant égal au capital de premier établissement . . fr.		1,335,136,304,98

Charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux :

Au 31 décembre 1890. fr. 991,526,426 61 Pour l'exercice 1891 : Capitaux unifiés fin 1886. (5) 46,067,565 26 — dépensés depuis. (4) 2,639,923 80	1,040,033,915 67	
Parts des recettes versées aux Sociétés dont l'État exploite les lignes :		
Au 31 décembre 1890. fr. 159,772,374 64 Pour l'exercice 1891 (4) . 4,653,667 91	(1) 164,426,042 55	1,215,746,015 62
Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale :		
Au 31 décembre 1890. fr. 9,146,538 83 Pour l'exercice 1891 (4) . 500,000 »	9,646,538 83	
Sommes bonifiées aux Compagnies concessionnaires pour *transports en service,* ayant transité par leurs lignes avant 1885	1,639,518 57	
A reporter. . . fr.		2,570,882,320 60

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

		Report. . . fr.	2,570,882,320 60
Intérêts des capitaux avancés pour constituer un approvisionnement de rails (1) :			
Au 31 décembre 1890. fr.	425,785 45	443,285 45	
Pour l'exercice 1891 . .	17,500 »		
Intérêts en compte courant au profit du Trésor :			
a) Pour liquidations de parts de recettes :			6,898,388 56
Au 31 décembre 1890 . fr.	1,720,504 06		
Pour l'exercice 1891. . .	47,282 09	6,455,103 11	
b) Pour soldes passifs accumulés de 1857 à 1860 (2) . .	4,687,316 96		
Dépenses d'exploitation :			
Depuis l'origine jusque fin 1890. . . . fr.		1,692,609,183 47	(3) 1,777,073,203 47
Pour l'exercice 1891		84,464,020 »	
Total du *passif* (annexe I). . . fr.			4,354,853,912 63

Balance :

1° *Prélèvement* faits sur les budgets de l'exploitation :			
a) Travaux de premier établissement, 1847-1866 (*voir* à l'actif). . fr.		(3) 11,090,438 79	
b) Renouvellement des approvisionnements (4)		23,828,772 96	191,106,919 16
2° *Soldes actifs* accumulés (annexe IV) :			
Au 31 décembre 1890. fr.	145,643,503 63	156,187,707 41	
Pour l'exercice 1891 (5) .	10,544,203 78		
Total égal à l'actif. . . fr.			4,545,960,831 79

En ajoutant à la somme de fr. 191,106,919-16, figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 62,871,338-86 d'amortissement, le solde s'élèverait au montant total de fr. 253,978,258-02.

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

---

(1) *Voir* annexe IV et renvoi note (1).
(2) — annexe VI du Compte rendu de 1885, col. 4.
(3) — annexe VI.
(4) — annexe XIX.
(5) — annexe V.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales, depuis l'origine, se sont élevées à (1) . . . . . fr. 3,029,988,830 92
les dépenses d'exploitation, à (1) . . fr. 1,777,073,203 47
les charges financières à (*voir* actif) . . 1,215,746,015 62

2,992,819,219 09

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

Il faut y ajouter :

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

1° Pour renouvellement des approvisionnements (annexe XIX) . fr. 23,828,772 96
2° Pour travaux secondaires de premier établissement 11,090,438 79
B. Pour amortissement de capitaux 62,871,338 86

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

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

1° des crédits spéciaux (annexe XXVII du Compte rendu de 1890) affectés à la reconstruction du stock des approvisionnements entamé pour remettre en état de service le matériel de traction et de transport racheté à des Sociétés ayant cédé leurs lignes à l'État, soit. . . . . fr. 7,621,336 29
2° du prélèvement fait sur fonds d'acquisition du matériel roulant (loi du 21 août 1891) pour pièces de rechange *appropriées* aux locomotives, etc. . . 35,111 » } 7,656,447 29

Le bénéfice total se réduirait à. . . . . fr. 127,303,715 15

§ 4. REVENU DU CHEMIN DE FER.

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

1° Les parts des recettes à servir aux Sociétés dont l'État exploite les lignes . . . . . fr. 4,655,667 91
2° La redevance pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale . . . . . 500,000 »
3° Les intérêts relatifs à ces deux avances . . . 47,282 09
4° Les intérêts de l'avance pour rails. . . . . 17,500 »

5,218,450 »

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

(1) *Voir* annexes VI, IX et X.

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

En 1890, le revenu a été de 4,383 p. % [1].

§ 5. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

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

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

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

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

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

			1891.		1890.	
Par kilomètre exploité [2].	Recettes brutes	fr.	44,070	»	43,869	»
	Dépenses d'exploitation . .		26,064	»	26,102	»
	Ressources de l'année [3] . .		19,903	»	19,553	»
	Charges financières. . . .		16,640	»	16,474	»

		Fr.	Fr.
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	3.5838	3.5719
	Dépenses d'exploitation . .	2.1196	2.1253
	Ressources de l'année [3] . .	1.6185	1.5920
	Charges financières. . . .	1.3332	1.3413

[1] Pour le revenu depuis 1835, *voir* annexe VI du Compte rendu de 1885.

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

[3] C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant, repris sous le littera *a*, annexe V.

		1891.	1890.
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.3223	3.2877
	Dépenses d'exploitation . .	1.9649	1.9562
	Ressources de l'année (1) . .	1.5004	1.4654
	Charges financières	1.2545	1.2346
Par véhicule-kilomètre chargé.	Recettes brutes	0.3135	0.3078
	Dépenses d'exploitation . .	0.1854	0.1830
	Ressources de l'année (1) . .	0.1416	0.1371
	Charges financières. . . .	0.1181	0.1155

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

	1891.	1890.
Trains de voyageurs :		
Voyageurs de toutes catégories . . fr.	46,099,527 15	44,939,856 56
Tickets d'entrée dans les stations . .	155,870 60	151,100 60
Bagages	1,108,934 92	1,080,335 90
Colis journaux	43,064 »	41,728 »
Colis par exprès (services intérieur et mixtes)	1,149,377 76	1,115,543 27
Petits paquets (services internationaux).	2,030,088 78	1,917,148 51
Finances	234,978 73	219,083 38
Équipages	57,994 46	53,031 85
Chevaux	178,744 98	184,413 62
Produits extraordinaires (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage et de vente de livres, remise à domicile de colis postaux et non postaux, etc.) (2) . .	448,041 57	448,748 29
Totaux. . . fr.	51,506,622 95	50,150,989 98
Trains de marchandises :		
Messageries (petites marchandises) . fr.	6,002,941 85	5,826,231 91
Grosses marchandises	80,975,111 59	81,070,947 11
Chevaux et bestiaux	1,232,028 35	1,271,100 34
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements, etc.) (3)	3,019,506 59	2,871,626 41
Totaux. . . fr.	91,229,588 38	91,039,905 77
Ensemble sans distinction de trains, fr.	142,736,211 33	141,190,895 75

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts en compte courant (annexe IV).
(2) *Voir* détails p. 48.
(3) *Voir* détails p. 49.

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

			1891.	1890.
Parcours kilométriques des trains (1)	de voyageurs (3). .	km.	22,929,544	22,332,541
	de marchandises (3). . .		16,919,999	17,212,709
Parcours kilométriques des véhicules chargés (2)	de voyageurs (3). .	km.	167,267,274	165,320,152
	de marchandises (3). . .		296,878,781	293,956,749
Produit par train-kilomètre	de voyageurs. . . .	fr.	2.2463	2.2456
	de marchandises . . .		5.3918	5.2891
Produit par véhicule - kilomètre chargé	de voyageurs. . . .	fr.	0.3079	0.3034
	de marchandises . . .		0.3073	0.3097

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

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

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

		1891.	1890.	Différences en 1891.
Fonctionnaires et employés		6,487	6,369	+ 118
Agréés		1,428	1,384	+ 44
Ouvriers	permanents	34,185	33,020	+ 1,165
	en régie.	792	546	+ 246
	Total. . .	42,892	41,319	+ 1,573

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

(2) Non compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État (*voir* page 32 et annexe XVII).

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

(4) *Voir* détails page 33.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution :

	1891.	1890.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . . . fr.	2,164,381 84	2,083,727 02
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	1,808,472 23	1,723,122 45
Doù un excédent de ressources de fr.	355,909 61	360,604 57
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1er janvier, s'élevait à	11,044,305 01	10,683,700 44
l'avoir au 31 décembre est de . . . fr.	11,400,214 62	11,044,305 01

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

	1891.	1890.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants, de. . . . . fr.	8,219,831 31	7,847,401 80
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit de . .	74,487 37	70,099 42
Capital engagé . . . . . fr.	8,294,318 68	7,917,501 22
Il reste donc à disposer, pour l'octroi de pensions et secours aux 36,100 affiliés et à leurs ayants droit, de. . . fr.	3,105,895 94	3,126,803 79
Sommes égales à l'avoir ci-dessus. fr.	11,400,214 62	11,044,305 01

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

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1891	1890	1891	1890
Termes de pensions.	Ouvriers	742	721	343,164 71	330,692 »
	Veuves.	1,719	1,619	507,005 05	470,309 65
	Orphelins. . . .	146	144	16,309 85	15,670 70
	Ascendants. . .	36	42	3,145 »	4,312 75
Termes de secours annuels. .	Ouvriers	34	35	3,910 99	5,063 14
	Veuves. . . .	320	315	47,677 22	45,027 42
	Orphelins. . . .	18	16	1,325 45	1,006 51
Secours temporaires aux ouvriers		15,038	14,710	509,884 41	498,515 75
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				354,825 39	330,486 84
Frais de funérailles				15,338 40	15,853 25
Bonifications d'intérêts et frais généraux				5,885 76	6,184 44
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus. . . . . fr.				1,808,472 23	1,723,122 45

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

	MÈTRES COURANTS :		
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	657,972	110,239	768,211
Lignes construites { à forfait pour compte de l'État	16,789	685,974	702,763
Lignes rachetées par l'État	497,322	948,928	1,446,250
Longueur du réseau de l'État	1,172,083	1,745,141	2,917,224
Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes	157,803	165,625	323,428
Longueur totale exploitée (*voir* annexe XI) (1)	1,329,886	1,910,766	3,240,652

Cette longueur se subdivise comme il suit :

Lignes affectées aux voyageurs et aux marchandises	3,097km,615
— — seulement aux marchandises	143 ,037
Total conforme en lignes *principales*	3,240km,652

En tenant compte des doubles voies, le *développement* des lignes principales aboutit à une étendue, en mètres, de . . . . . 4,570 ,538
et en y ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre, soit . . 1,965 ,761

à un *développement* total de 6,536km,299

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

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

			Longueur.	En p. %.
Pentes et rampes	de 1 à 5 millimètres par mètre		2,260,451	49.46
	au-dessus de	5 jusqu'à 10 mill. par mètre	835,095	18.27
		10 — 15 — —	454,105	9.94
		15 — 20 — —	284,182	6.22
		20 — 30 — —	35,984	0.78
	au-dessus de 30 millimètres par mètre		843	0.02
Paliers			699,879	15.31
			4,570,539	100. »
Alignements droits			2,983,412	65.28
Courbes à rayon	de 200 mètres et moins		18,571	0.41
	de plus de	200 à 300 mètres	58,314	1.27
		300 à 500 —	314,728	6.88
		500 à 700 —	170,061	3.74
		700 mètres	1,024,553	22.42
			4,570,539	100. »

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

§ 2. LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE EN 1891.

La longueur du réseau, fin 1890, était (annexe XI) de . . 3,248^{km},456 (1)

Il a été livré à l'exploitation le 5 juillet 1891, la section d'Anhée à Anhée-jonction . . . . . 1^{km},500

Ensemble. . . 3,249^{km},956

Cette section n'ayant été exploitée qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du temps. . . . . 0^{km},750

En outre, par suite de modifications au tracé de certaines lignes, il y a à déduire . . . . . 8^{km},554(2)

Ensemble. . . 9^{km},304

La longueur moyenne *exploitée* des lignes du réseau de l'État est donc de. . . . . 3,240^{km},652

Elle a été, en 1890, de . . . . . 3,219^{km},836

Différence en plus, en 1891. . . 20^{km},816

(1) Chiffre rectifié.

(2) Rectifications de mesurages, modifications de voies et démolition de voies à petite section . . . . . En moins. 10^{km},381

Remise en exploitation d'un raccordement . . . . . En plus . 1^{km},827

— 8^{km},554

D'autre part. . . 3,240km,652

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

De Deynze à Thielt sur un parcours de. . .	14km,677	29 ,638
et de Ypres à Comines — . . .	12 ,734	
Ils empruntent aussi des bifurcations à Frameries, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines et Ingelmunster (annexe XXIII du Compte rendu de 1889)	2 ,227	
Ensemble. . . .		3,270km,290

§ 3. SIGNAUX.

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		NOMBRE de stations et de bifurcations pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguille.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries SIEMENS.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
	Km	Km					
Bruxelles-Nord. . .	153,945	106,703	32	66	1	14	12
Liége	110,083	114,522	30	87	4	11	20
Gand , ...	192,598	78,329	24	93	»	13	19
Tournai.	102,712	82,395	24	77	»	8	23
Mons	50.023	39,180	31	40	»	6	8
Bruxelles-Midi. . .	125,021	72,382	58	75	1	7	28
Binche	42,550	19,013	22	36	»	4	9
Namur	119,179	44,599	22	56	»	12	7
Arlon.	125,467	96,309	14	53	4	8	10
Anvers	69,300	»	30	48	»	3	17
	1,090,878	653,452	287	631	10	86	153

§ 4. PASSAGES A NIVEAU.

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

3	pendant	11	heures.	284	pendant	17	heures.
71	—	12	—	325	—	18	—
77	—	13	—	157	—	19	—
256	—	14	—	115	—	20	—
357	—	15	—	696	—	24	—
527	—	16	—				

La surveillance des passages à niveau entraine en salaires et quarts supplémentaires, à la dépense de. . . . . fr. 2,337,341 22

Et pour indemnités d'huile, à 85,298 18

Ensemble. . fr. 2,422,639 40

dont à déduire, en raison de l'occupation de maisonnettes. . . . . fr. 46,729 50

La dépense occasionnée par les 2,868 passages gardés est donc de . . . . . fr. 2,375,909 90

§ 5. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

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

§ 6. RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

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

	En 1891.	En 1890.
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État. .	37	30
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies	4	2
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes.	34	29

§ 7. STATIONS.

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

(1) Dont un à Douvres.

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

(3) *Halte :* Anhée-Jonction.

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

La station de Pirange a été transformée en halte.

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

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

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

§ 8. RAILS.

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

		En 1891.		En 1890 (1).	
		VOIES principales	VOIES accessoires.	VOIES principales.	VOIES accessoires
Rails en fer		1,312,379	1,883,317	1,525,228	1,903,501
	Ensemble	3,195,696		3,428,520	
Rails en acier	Vignole de 52 kilog	981,321	5,650	620,247	2,205
	— de 38 —	6 718,144	1,512,955	6 000 812	1,413,157
	Hilff de 20 kilog	2,734	229,577	5,150	255,770
	Vignole type Est de 55 kilog	24,616	18,509	26,388	17,651
	— Deserres et Battig de 18½ k.	»	696	»	588
	— de 32 kilog	6,104	»	6,104	»
	— de 7 —	»	7,250	»	7,250
	à B. I. de 37 —	»	11	»	11
	à B. S. de 28 —	»	176	»	176
	Type vicinal 21 kilog	»	857	»	857
	— 30 —	»	25	»	25
	Total par espèce de voie	7,732,919	1,773,264	7,556,681	1,675,608
	Ensemble	9,506,183		9,232,289	
		9,045,298	3,656,581	9,079,909	3,580,909
	TOTAL GÉNÉRAL	12,701,879		12,660,818	

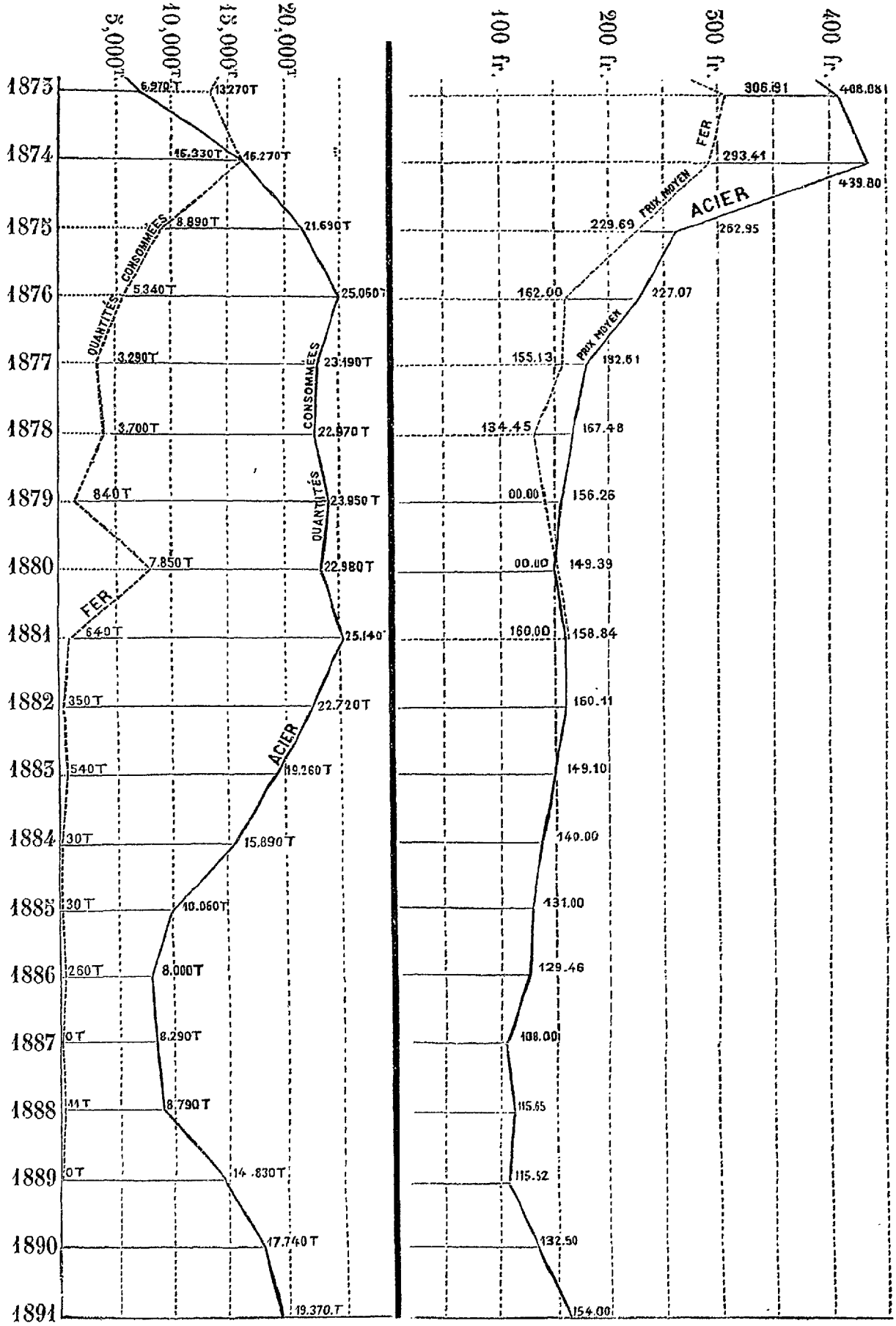
Les 7,732,919 mètres de rails d'*acier* représentent 85.49 p. % de la totalité des rails placés dans les voies principales. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 1,773,264 mètres de voies accessoires en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 74.84 p. %.

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

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

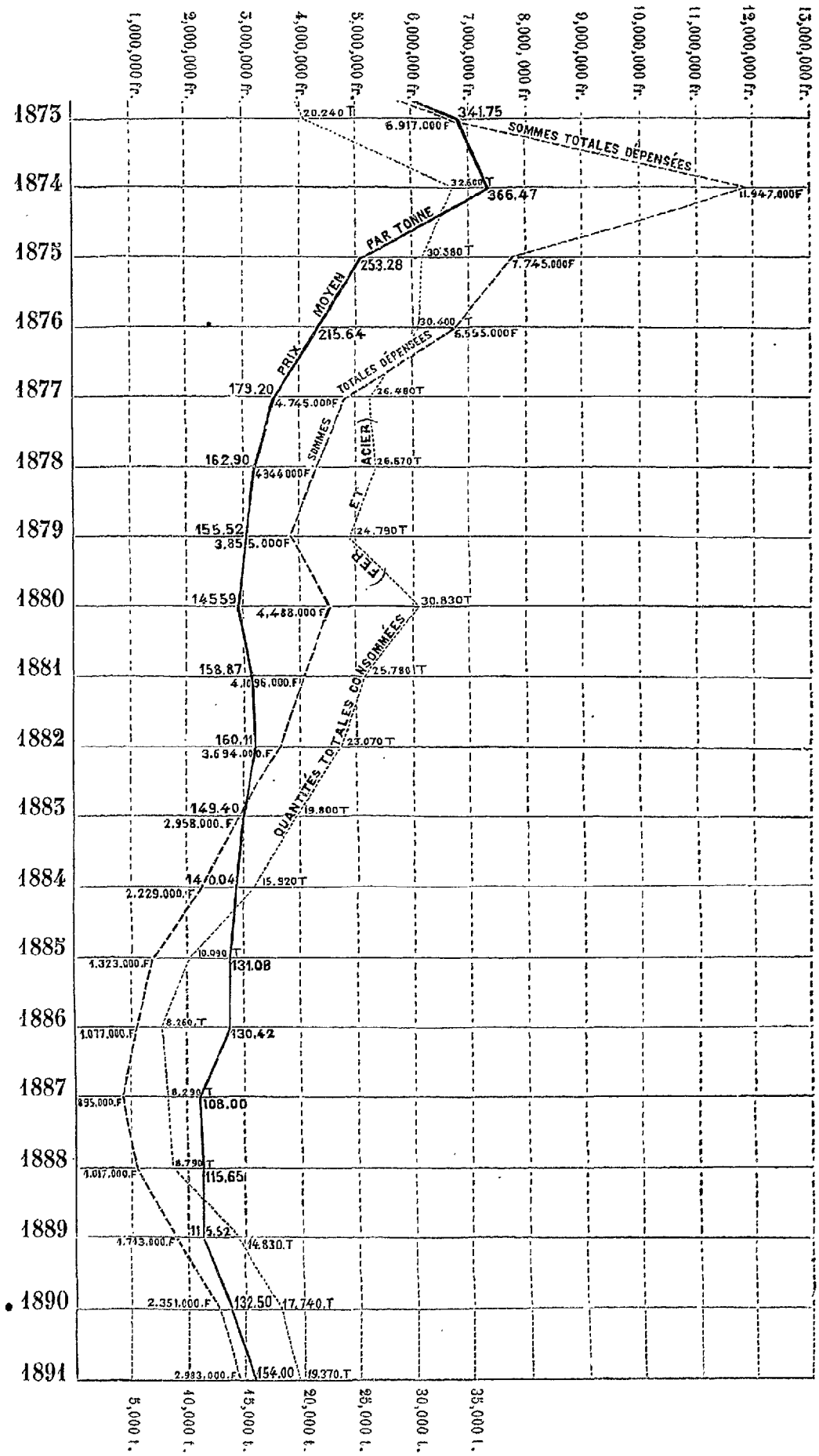
(1) Chiffres rectifiés.

Quantités consommées en fer et en acier (échelle 0,002 par mille tonnes).
Prix moyen par tonne (échelle 0,002 par 10 francs) (¹).



(¹) D'après les marchés de l'année antérieure.

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



Il a été conclu en 1891, pour l'entretien et les renouvellements de 1892, un marché de 15,000 tonnes de rails Vignole en acier, de profil renforcé, pesant approximativement 52 kilogrammes par mètre courant, au prix de fr. 139-50 la tonne. Les 14/52 du prix sont imputés sur le capital.

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

§ 9. BILLES ET TRAVERSES.

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

			En 1891.	En 1890.
Billes en chêne		Voies principales	(1)5,294,667	(2)5,265,260
		— accessoires	1,399,676	1,333,091
		Total	6,694,343	6,598,351
Billes en sapin		Voies principales	154,668	182,855
		— accessoires	308,632	341,831
		Total	463,300	524,686
Billes en chêne et en sapin réunies		Voies principales	5,449,335	5,448,115
		— accessoires	1,708,308	1,674,922
		Total général	7,157,643	7,123,037
Traverses métalliques	de 2m,30	Voies principales	1,957	1,957
		— accessoires	2,839	2,855
		Total	4,796	4,812
	de 2m,40	Voies principales	61,346	88,722
		— accessoires	56,021	46,893
		Total	117,367	135,615
	de 2m,50 A et B.	Voies principales	67,978	67,978
		— accessoires	677	500
		Total	68,655	68,478
	de 2m,60 (Hilff.)	Voies principales	112	117
		— accessoires	11,862	12,243
		Total	11,974	12,360
	Ensemble	Voies principales	131,393	158,774
		— accessoires	71,399	62,491
		Total général	202,792	221,265
Billes en chêne et en sapin			7,157,643	7,123,037
Traverses métalliques			202,792	221,265
		Ensemble	7,360,435	7,344,302

(1) Dont 721,671 billes en chêne de dimensions renforcées.
(2) — 270,508 — — — —

Les billes en chêne, préparées, représentent 89.96 p. °/₀ de la totalité des traverses en bois placées dans les voies.

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

		Chêne.		Sapin.	
		En 1891.	En 1890.	En 1891.	En 1890.
Billes ordinaires (¹).	Prix moyen d'achat . . . fr.	3.73	3.73	2.06	2.06
	Créosotage.	0.51	0.51	1.53	1.53
	Valeur totale. . fr.	4.24	4.24	3.59	3.59
Billes fortes (²) . .	Prix moyen d'achat . . . fr.	5.50	5.47	»	»
	Créosotage.	0.59	0.58	»	»
	Valeur totale. . fr.	6.09	6.05	»	»

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

§ 10. APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1891.

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

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

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS (¹).	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails en acier	963,513 »	992,644 »	84,796 »	2,040,953 »
Rails en fer	»	665,630 »	675,392 »	1,341,022 »
Billes en bois	1,033,925 »	573,000 »	202,365 »	1,809,290 »
Traverses métalliques	3,715 »	99,684 »	34,008 »	137,407 »
Bois spéciaux	260,308 »	58,339 »	10,094 »	328,741 »
Voies système Hiff. Rails	»	27,643 »	2,782 »	30,425 »
Voies système Hiff. Longrines	»	10,346 »	8,666 »	19,012 »
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte	313,506 »	190,032 »	15,894 »	519,432 »
Excentriques	239,215 »	157,071 »	5,075 »	401,361 »
Plaques tournantes	131,531 »	27,493 »	15,380 »	174,404 »
Ponts à peser	54,895 »	11,444 »	6,080 »	72,419 »
Boulons, crampons, chevilles, cornières, crapauds, éclisses, entretoises et plaques, lattes de calage et verrous d'enclanchement	452,080 »	379,552 »	144,138 »	975,770 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, coins en chêne et contre-poids pour signaux	58,547 »	67,480 »	5,754 »	131,781 »
Objets divers	939,896 »	180,134 »	105,220 »	1,225,250 »
En dépôt, fin 1891 . . . . . fr.	4,451,131 »	3,440,492 »	1,315,644 »	9,207,267 »
Vendus : à livrer	»	»	434,940 »	434,940 »
A la disposition de l'Administration, fin 1891 (¹) . . . . . fr.	4,451,131 »	3,440,492 »	880,704 »	8,772,327 »

§ 11. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

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

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

DÉPENSES EFFECTUÉES SUR FONDS DE 1er ÉTABLISSEMENT.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Une somme de 31,200 francs a été engagée pour l'établissement, à Charleroi, d'une gare de transbordement de bateaux à wagons et pour l'aménagement des abords du bâtiment des recettes.

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

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

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

Une somme de 1,435,500 francs a été affectée en 1891, à la réalisation des projets approuvés (acquisition de terrains et travaux préparatoires, etc.).

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

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

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

Exploitation. — Une nouvelle fourniture de vingt ponts à peser les chariots du type *A* — quinze tonnes — a été adjugée le 24 avril 1891 pour la somme de 28,300 francs

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

§ 1er. MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

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

				En 1891.	En 1890.
Matériel de traction (1)	pour les lignes principales.	Locomotives	à voyageurs	564	551
			à marchandises	732	735
			de gare	286	289
		Locomotives pour fortes rampes	à voyageurs express	16	9
			à marchandises	320	252
			Total	1,918	1,856
	pour les lignes secondaires.	Locomotives	fourgons	46	45
			tenders pour fortes rampes	32	42
		Voitures à vapeur		54	54
			Total	152	141
			Ensemble (1) (3)	2,070	1,977
	Tenders (1) (3)			1,268	1,193(4)
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs (5)	pour les lignes principales.	Voitures	1re classe (2)	452	462
			2e —	432	436
			3e —	1,461	1,449
			mixtes	368	365
			fourgons	1	18
		Fourgons à bagages		578	529
		Voitures	cellulaires	20	18
			funéraires	7	7
			postales	57	57
		Wagons fermés pour petits colis		359	317
		Trucks et wagons fermés pour équipages		113	114
		Boxes et wagons pour chevaux		147	148
			Total (5)	3,995	3,920

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

(2) Y compris 2 voitures pour malades.

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

(4) Chiffre rectifié.

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

				En 1891.	En 1890.
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs *suite.* (1)	pour les lignes secondaires.	Voitures légères	1re classe	1	1
			2e —	5	5
			3e —	407	408
			mixtes	268	268
			fourgons	124	107
		Fourgons à bagages indépendants		17	17
		— — adhérents aux locomotives (*voir* ci-dessus)		46	45
		Voitures à vapeur		54	54
			Total	922	905
		Total pour trains de voyageurs (1)		4,917	4,825

			Tonnage.		
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises. (2)	Fourgons		1 1/2	681	684
	Wagons ordinaires	fermés	5	295	297
			7 1/2	2	2
			10	6,368	6,405
		pour bétail et chevaux	5	»	»
		— coton et laine	10	549	549
		— coke et laine	10	2,518	2,521
		— coke et minerais	10	1,153	1,154
		— charbon	10	26,650	26,659
		plats à 4 roues	5	»	»
			10	2,683	2,680
		— 6 —	15	10	10
		— 8 —	20	768	771
		— 8 —	25	5	5
		— 8 —	30	1	1
		Total (2)		41,663	41,758
	Wagons spéciaux	à trémies	5	54	54
		pour transports de taques en fonte	10	2	2
			35	1	1
		pour embranchements de charbonnages	7 1/2	711	709
		dits tapissières	5	68	68
		Total (2)		836	854
		Total pour le trafic		42,499	42,572
Wagons de service (2)	pour l'entretien de la route		7 1/2	548	774
	— le transport des plaques tournantes		10	8	8
	— — de roues		5	21	23
			10	62	59
	— transports divers		»	12	12
	— secours		»	45	38
	à freins pour les plans inclinés		»	34	34
	chasse-neige		»	3	3
	Total pour le service (2)			733	951
	Ensemble des wagons (2)			43,232	43,523
	Total général des véhicules			48,149	48,348
Bâches pour couvrir les chargements (1)				15,559	15,030

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

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

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

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

		Locomotives.	(1) Tenders.	VOITURES à vapeur.	VÉHICULES pour trains de voyageurs.	VÉHICULES pour trains de marchandises.
Effectif fin 1890		1,923	1,304	54	4,726	43,523
Faits accomplis en 1891.	Mise hors d'usage	10	19	»	42	313
	Reste	1,913	1,285	54	4,684	43,210
	Renouvellement sur le budget	39	36	»	5	22
	Extension sur fonds spéciaux	64	62	»	128	»
Effectif fin 1891		2,016	1,383	54	4,817	43,232
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de		2,000	1,435	49	4,793	44,586
On trouve que le renouvellement est	en avance de	16	»	5	24	»
	en arrière de	»	52	»	»	1,354

Il reste à fournir au 31 décembre 1891 :

1° Sur fonds du budget à titre de renouvellement	1	12	»	»	610
2° Sur crédits spéciaux à titre d'extension	32	30	»	134	60
Ensemble	33	42	»	134	670

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

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

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

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

Pour les voitures à voyageurs, considérées au point de vue des places offertes, l'*avance* en renouvellement était de 2,655 places en 1885; elle était encore de 325 places, fin 1891 (*voir* annexe XVI du Compte rendu de 1890).

Pour les véhicules à marchandises, envisagés par rapport au tonnage de chargement, l'avance était de 12,072 tonnes fin 1885; elle s'est élevée à 14,306 1/2 tonnes fin 1891 (*voir* annexe XVII du Compte rendu de 1890).

Pour les wagons spéciaux, l'avance en renouvellement, *estimée en essieux,* est de 321 fin 1891. Elle était de 373 fin 1885 (*voir* annexe XVIII du Compte rendu de 1890).

La plus value donnée aux voitures et aux wagons, par les renouvellements, s'élevant à 2,628,452 francs fin 1885, atteignait 2,574,923 francs fin 1891 (annexe XVI). Si, à cette dernière somme, on ajoute la plus value 4,719,579 fr. des locomotives (annexe XV), on obtient une majoration de 7,294,502 francs du chef des renouvellements.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1890, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État ainsi que sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, R. A. n° 1148, s'élevait à 292

Pendant l'année 1891, il en a été agréé 49

Ensemble. . . 341

Dans le cours de la même année, il a été retiré de la circulation . . . 4

Il en reste donc au 31 décembre 1891. . . 337

Ce nombre se décompose comme il suit :

242 wagons-citernes;

12 wagons spéciaux pour transports de glaces et verreries;

83 wagons ordinaires.

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

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

	PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.
	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.	
	a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.					
Matériel pour les lignes principales. — Locomotives à voyageurs	15,863,763	792,701	3,726	573,665	657,730	18,891,585
— à marchandises. . .	509,774	18,649,834	398,117	1,815,566	3,345,450	24,718,741
— de gare	64,251	514,586	10,389	198,321	3,664,249	4,451,796
Matériel pour les lignes secondaires. — Locomotives-tenders pour fortes rampes.	1,807,186	20,017	43	24,174	92,126	1,943,546
— Locomotives-fourgons	1,264,355	10,659	44	61,834	23,819	1,360,711
— Voitures à vapeur	1,176,583	7,345	»	45,514	44,814	1,274,256
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .	1,290,717	14,554	44	83,715	78,582	1,467,612
Ensemble pour 1891 (1) . . .	22,976,629	20,009,696	412,363	2,802,789	(1)7,906,770	54,108,247
	42,986,325		11,121,922			
Ensemble pour 1890.	22,449,406	20,514,762	393,914	2,519,983	8,912,785	54,790,850
	42,964,168		11,826,682			
	b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.					
Sur le réseau de l'État proprement dit	162,647	33,561	»	8,304	1,667	206,179
— — à usage commun.	138,672	91,763	»	6,937	189,308	426,680
Ensemble pour 1891 (2) . . .	301,319	125,324	»	15,241	190,975	632,859
	426,643		206,216			
Ensemble pour 1890.	261,114	111,316	»	8,494	190,332	571,256
	372,430		198,826			

(1) Y compris. . la double traction	32,625	3,039,027	2,285	»	»	3,073,937
le parcours sur les lignes étrangères proprement dites.	270,437	311,298	»	5,412	12,565	599,712
le parcours sur les lignes étrangères à usage commun.	130,531	41,529	286	1,668	33,186	207,200
(2) Y compris la double traction sur le réseau de l'État proprement dit.	»	255	»	»	»	255
sur le réseau de l'État à usage commun.	»	1,224	»	»	»	1,224

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

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

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

		En 1891.	En 1890
Trains de voyageurs.	Voitures à voyageurs	152,880,856	150,625,690
	— cellulaires	406,792	382,946
	Wagons à bagages	29,751,162	30,325,453
	— A. B.	1,858,557	1,402,584
	— marqués vitesse	396,390	397,709
	Trucks pour équipages	10,109	20,057
	Boxes pour chevaux	512,406	527,940
	Wagons divers	1,651,242	1,841,973
	Total	167,267,274	165,520,152
Trains de marchandises.	Voitures à voyageurs	2,388,566	2,780,066
	— cellulaires	»	»
	Wagons à bagages	18,800,666	19,201,449
	— A. B.	530,020	545,654
	— marqués vitesse	809,197	704,545
	Trucks pour équipages	527,202	493,448
	Boxes pour chevaux	544,922	526,150
	Wagons divers	273,278,208	269,705,457
	Total	296,878,781	293,956,749
Parcours total du matériel chargé pour le trafic		464,146,055	459,276,901
Parcours du matériel improductif de recettes dans les trains de voyageurs et de marchandises.	Voitures-postes	2,756,967	2,457,073
	— à voyageurs	4,005,005	3,852,054
	— cellulaires	7,697	11,049
	Wagons à bagages	428,107	446,913
	— A. B.	1,122	192
	— marqués vitesse	»	243
	Trucks pour équipages	176	1,773
	Boxes pour chevaux	5	80
	Wagons divers	141,150,747	143,964,166
	— traîneaux ou lestés à frein	941,767	840,623
	Total	149,291,593	151,574,166
Ensemble conforme à l'annexe XVII		613,437,648	610,851,067

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

Trains de voyageurs.	Véhicules de l'État	48,211	91,817
	— étrangers	1,340,968	1,202,363
Trains de marchandises.	— de l'État	858,340	737,572
	— étrangers	2,459,463	2,397,538
	Total (annexe XVII)	4,706,982	4,429,290

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

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

		En 1891.	En 1890.
Véhicules affectés aux	trains de voyageurs	7,960,600	7,238,308
	— de marchandises	193,001,206	152,853,884
	Total	200,961,806	160,092,192

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

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

	PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.			
	Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
	1891.	1890.	1891.	1890.
Voitures à voyageurs	134,265,019	131,737,516	5,009,388	5,518,294
Wagons à bagages et fourgons à marchandises	29,754,167	30,324,137	19,225,768	19,647,678
Wagons vitesse et AB	2,254,727	1,800,093	1,340,339	1,250,614
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs (Voitures-postes, cellulaires, trucks et boxes)	3,468,822	3,172,486	1,097,454	1,048,030
Wagons coke et laine	»	»	23,328,458	16,907,102
Wagons (1) fermés chargés	1,651,242	1,841,973	63,564,600	63,762,518
Wagons (1) fermés vides	»	»	34,434,125	39,249,345
Wagons (1) ouverts chargés	»	»	189,727,151	192,260,285
Wagons (1) ouverts vides	»	»	103,374,621	101,490,373
Wagons traîneaux	153,864	153,258	787,903	687,365
Ensemble (*voir* annexe XVII)	171,547,841	169,029,463	441,889,807	441,821,604
Parcours des trains de l'État	22,929,544	22,332,541	(2)17,322,314	(2)17,599,194
	COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.			
Voitures à voyageurs	5.86	5.90	0.29	0.31
Voitures à bagages et fourgons à marchandises	1.30	1.36	1.11	1.12
Wagons vitesse et AB	0.10	0.08	0.08	0.07
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs	0.15	0.14	0.06	0.06
Wagons coke et laine	»	»	1.35	0.96
Wagons fermés chargés	0.07	0.08	3.67	3.62
Wagons fermés vides	»	»	1.99	2.25
Wagons ouverts chargés	»	»	10.95	10.92
Wagons ouverts vides	»	»	5.96	5.76
Wagons traîneaux	0.01	0.01	0.05	0.03
Total des véhicules par train	7.49	7.57	25.51	25.10

(1) Y compris les wagons étrangers, en admettant 25 p. °/₀ du parcours pour les fermés et 75 p. °/₀ pour les ouverts, proportions constatées pour les wagons de l'État.

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

§ 8. PARCOURS DES TRAINS.

Les parcours des trains ont été les suivants :

			En 1891.	En 1890.
Parcours kilométrique des trains de l'État (1).	Pour le trafic	Voyageurs express . .	3,884,062	3,758,979
		Voyageurs ord. et spéc.	13,367,195	12,751,056
		Voyageurs légers (2) .	5,678,287	5,822,506
		Marchandises et mixtes .	16,919,999	17,212,709
		Total . . .	39,849,543	39,545,250
	Pour le service de la route		402,315	386,485
		Ensemble (1) . . .	40,251,858	39,931,735
Parcours kilométrique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	Pour le trafic	Voyageurs	210,987	207,104
		Marchandises	117,982	109,946
	Pour le service de la route		»	»
Parcours kilométrique total des trains sur le réseau de l'État.	Trains de l'État (1)		40,251,858	39,931,735
	— étrangers		328,969	317,050
		Ensemble . . .	40,580,827	40,248,785
Nombre de trains ayant circulé sur le réseau de l'État à la distance entière			12,523	12,500

§ 9. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

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

		1891.			1890.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. °/o.
			au total.	en p. °/o.	
Express	1re classe.	24	8 63	35.95	32.81
	2e —	40	19.22	48.04	42.86
	3e —	50	9.27	18.54	18.74
Ordinaires	1re classe.	24	2.61	10 87	10.74
	2e —	40	9.91	24.78	23.50
	3e —	50	12.16	24.33	24.14
Moyenne.		43	10.59	24.18	23.72

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

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

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

	1891.	1890.
Capacité moyenne des wagons	10 t 01	10 t 01
Charge moyenne du wagon chargé (2)	6 84	6 95
— par rapport aux wagons chargés et vides réunis (2)	4 54	4 60
— par locomotive avec train (2)	95 49	94 34
Capacité moyenne d'un train de marchandises	248 95	244 34
Charge moyenne d'un train de marchandises (2)	112 93	112 44
Rapport entre le chargement et la capacité	45.35 p. %	45.98 p. %

§ 10. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

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

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . .	299,489,900	450,317,416	10.70	12. »	3,205,657 69	5,403,324 33
— menu gras.	148,409,628	116,433,863	13 »	12.27	1,928,670 43	1,428,319 25
— menu maigre . . .	355,092,522	270,474,355	8.28	8.52	2,940,061 57	2,304,298 21
— gailleteux	36,830,000	37,829,280	14.25	11.07	524,757 65	418,623 05
Total des charbons menus et gailleteux	839,822,050	875,074,914	10.24	10.92	8,597,147 52	9,554,564 86
Charbon pour forges	11,140,000	11,915,000	12.85	11.57	143,146 02	137,800 08
— grosse gailleterie . .	2,729,000	2,132,250	23.32	18.38	63,637 95	39,189 02
— pr fours à réchauffer.	4,700,000	4,084,200	14.75	12.47	69,326 »	50,920 61
Coke industriel.	1,423,000	1,276,300	17.77	22.51	25,327 »	28,735 24
— pour réchaud, pour usines et pour trains légers . . .	3,530,000	4,170,680	19.71	23.69	69,582 62	98,818 75
Coke spécial lavé pour fonderie	110,000	80,000	27. »	36.38	2,970 »	2,910 »
Ensemble . . .	863,456,050	898,733,544	10.39	11.03	8,971,136 91	9,912,938 56

(1) Non compris les transports en service.

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

		1891.	1890.
Tarif 2. (Petites marchandises)	tonnes.	250,105	248,794
— 5. (Grosses marchandises)	—	26,487,437	26,833,678
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a).	—	220,890	221,982
		26,958,432	27,304,454

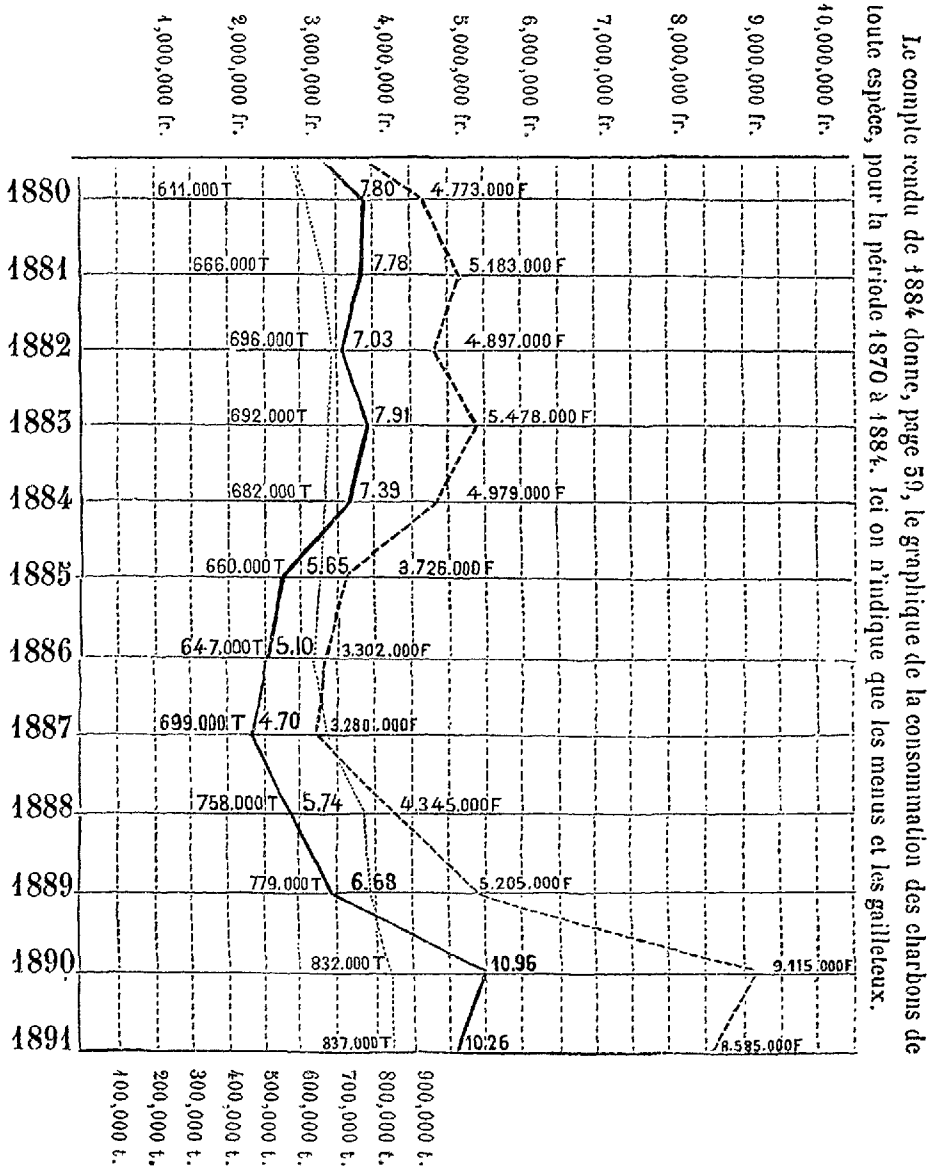
(a) Poids conventionnel : *Voir* page 46, annexe XIX du compte rendu de 1881.

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

§ 11. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

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

Quantités consommées (Échelle 0m,005 par 100,000 tonnes.)
Sommes dépensées (— 0m,01 par 1,000,000 de francs.)
Prix moyen par tonne (— 0m,005 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.

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

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

§ 12. CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

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

sommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 29 p. °/₀ de charbon gras.

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

		En 1891.	En 1890.
Par train-kilomètre . . .	Quantité . . .	18K,92	18K,80
	Valeur . . .	0F,190	0F,205
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	17K,55	17K,32
	Valeur . . .	0F,176	0F,189
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	14K,08	13K,70
	Valeur . . .	0F,141	0F,149
Par véhicule-kilomètre (1). .	Quantité . . .	1K,242	1K,229
	Valeur . . .	0F,012	0F,014
Par unité de charge transportée à un kilomètre (2).	Quantité . . .	0K,45861	0K,45661
	Valeur . . .	0F,00459	0F,00498

§ 13. ÉCLAIRAGE.

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

L'éclairage au gaz a été étendu dans 34 stations ; 255 becs ont été placés, dont 231 en extension et 24 en remplacement d'un même nombre de lampes à pétrole supprimées.

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

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

L'éclairage au pétrole a été étendu ou établi dans 59 stations, haltes et points d'arrêt. A cet effet 392 lampes ont été placées.

a. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

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

	En 1891		En 1890.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	1,759,492 kilogr.	210,787F,14	1,598,485 kilogr.	199,810F,63
Huile de colza épurée.	395,681 —	272,228 53	389,539 —	283,751 89
Torches falots . . .	19,854 pièces.	4,958 50	15,505 pièces.	3,876 25
	Ensemble. . .	487,974 17		487,458 77

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

(1) Y compris les parcours à vide.

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

b. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

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

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1883	»	»	»	20,145	4,545,516	795,887 »	0.175
1884	»	»	»	19,919	4,354,029	740,522 63	0.170
1885	»	»	»	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1886	»	»	»	21,007	4,354,407	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	534	8,472	13,732	22,735	5,399,545	761,131 28	0.141
1890	597	8,496	13,950	23,043	5.477,043	754,704 31	0.138
1891	609	8,526	14,163	23,298	5,741,091	782,268 19	0.136

c. ÉCLAIRAGE DES TRAINS AU GAZ RICHE.

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

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
			Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1883 . . .	127	245,420^{m3}	118,000 »	929 15	0.481
1884 . . .	126	268,056^{m3}	109,206 17	866 71	0.407
1885 . . .	130	288,781^{m3}	105,191 72	809 17	0.364
1886 . . .	148	302,443^{m3}	86,759 50	586 21	0.287
1887 . . .	145	305,917^{m3}	101,390 92	709 05	0.331
1888 . . .	147	310,065^{m3}	110,834 19	753 97	0.357
1889 (1) . .	157	323,896^{m3}	107,742 64	686 25	0.333
1890 . . .	155	362,490^{m3}	115,996 80	748 37	0.320
1891 . . .	170	420,628^{m3}	138,256 45	813 27	0.329

d. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

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

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

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS à 1 carcel.	à 1,6 carcel.	à 2,5 carcels.	à 3,2 carcels.	à 30 carcels.	à 40 carcels.	à 50 carcels.	à 55 carcels.	à 60 carcels.	à 80 carcels.	à 95 carcels.	à 100 carcels.	à 110 carcels.	à 120 carcels.	à 150 carcels.	NOMBRE TOTAL de carcels.
1883	7	»	»	»	»	»	48	17	»	»	»	»	»	»	»	»	2,770
1884	7	»	»	»	»	»	48	18	»	»	»	»	»	»	»	48	5,520
1885	11	»	»	»	»	»	48	59	»	»	»	5	4	8	»	46	9,025
1886	15	»	322	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	48	11,330
1887	15	»	325	»	»	»	48	56	»	19	»	5	9	8	»	48	11,335
1888	17	»	230	»	»	»	87	60	»	29	32	5	9	8	6	14	16,223
1889	20	»	254	»	»	»	84	60	4	56	26	5	23	28	9	19	22,091
1890	23	»	(1)249	»	»	40	81	72	4	45	58	6	36	28	9	20	(1) 27,328
1891	25	3	270	17	1	40	81	82	4	45	58	6	38	28	9	20	28,111

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a diminué de 196 unités, ce qui ramène l'effectif, fin 1891, à 22,636 unités.

1,129 calorifères sont affectés au chauffage des voitures des trains légers et des trains-tramways, soit 4 de moins qu'en 1890.

§ 15. GRAISSAGE.

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

		En 1891. QUANTITÉS	En 1891. VALEURS.	En 1890. QUANTITÉS.	En 1890. VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	942,813	254,685 95	922,698	292,280 81
	Suif et graisses.	74,446	46,897 90	77,814	52,778 64
	Totaux. . .	1,017,259	301,583 85	1,000,512	345,059 45
Graissage des véhicules.	Huiles	(2) 417,526	172,877 23	(3) 433,257	192,172 79
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	137,890	79,669 71	112,162	72,843 53
	Suif et graisses.	19,469	9,860 58	17,405	8,641 40
	Totaux. . .	157,359	89,530 29	129,567	81,484 93
	Ensemble. . .	1,592,144	563,991 37	1,563,336	618,717 17
Soit, pour 1891		+ 28,808	— 54,725 80	»	»

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 21,556 kilog. d'huile de remploi.

(3) — 3,194 — —

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

Les *quantités* consommées se sont élevées, en 1891, à 0k0396 par train-kilomètres, contre 0k0391, en 1890.

Quant aux *dépenses* de graisse elles s'élèvent à :

	1891.	1890.
Par train-kilomètre	0.0140	0.0155
Par véhicule-kilomètre (parcours à vide compris) .	0.00092	0.00101
Par charge-unité-kilomètre	0.00034	0.00038

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

	APPROVISIONNEMENTS en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1891 (tarif de 1891)	APPROVISIONNEMENTS restant à fournir en 1892 sur les marchés de 1891	TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1890 (tarif de 1891)
1° *Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1891 :*				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	432,435 74	81,407 50	513,843 24	528,164 80
Combustibles.	453,311 49	»	453,311 49	455,710 32
Huile d'éclairage	59,754 40	3,179 04	62,933 44	64,062 83
Huiles et matières de graissage	95,869 09	9,420 01	105,289 10	111,235 39
Bois de construction.	723,325 78	29,375 60	752,701 38	812,456 63
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons	2,738,731 44	286,087 69	3,024,819 13	2,928,614 11
Aciers, fontes et fers divers	381,429 69	»	381,429 69	509,181 35
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	408,660 34	682 50	409,342 84	360,083 36
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	112,929 21	»	112,929 21	133,210 35
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	208,591 45	10,805 32	219,396 77	169,114 68
Matières et objets divers.	802,789 23	25,025 24	827,814 47	1,172,655 46
2° *Objets et matières transformables :*				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1).	293,392 98	»	293,392 98	229,489 83
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux (1). . . .	424,641 12	»	424,641 12	369,556 93
Total conforme à l'annexe XX .	7,135,861 96			
A reporter. . .	7,135,861 96	445,982 90	7,581,844 86	7,843,536 04

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

	APPROVISIONNEMENTS en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1891 (tarif de 1891)	APPROVISIONNEMENTS restant à fournir en 1892 sur les marchés de 1891	TOTAUX	CHIFFRES correspondants pour 1890 (tarif de 1891)
Report.	7,135,861 96	445,982 90	7,581,844 86	7,843,536 04
3° *Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :*				
Stations et ateliers	1,462,891 84	»	1,462,891 84	1,343,074 03
Sections	612,455 03	»	612,455 03	558,941 97
4° Ateliers.—Pièces de rechange et matières de remploi à utiliser pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	257,712 13	»	257,712 13	336,907 31
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. — Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser . .	5,437,292 »	»	5,437,292 »	5,753,880 »
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. — Roues vieilles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	(1) 150,233 »	»	(1) 150,233 »	338,420 »
Valeur totale des approvisionnements(2)	15,056,445 96	445,982 90	15,502,428 86	16,174,759 35

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1er VOYAGEURS.

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

Prix normaux.

A. *Trains express.*

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGE.		Recette moyenne PAR VOYAGE.	
		1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.	1891.	1890.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	271,954	275,555	2,227,905 33	2,265,693 45	83.06	83.57	8.192	8.222
	2e	524,556	515,744	2,784,105 33	2,702,520 95	69.73	69.07	5.308	5.240
	3e	648,472	640,197	1,329,703 94	1,286,853 27	37.01	36.05	2.051	2.010
Ensemble	»	1,444,982	1,431,496	6,341,714 60	6,255,067 67	57.55	57.09	4.389	4.370
Billets aller et retour (1)	1re	322,618	323,712	1,606,349 81	1,566,368 29	65.53	63.67	4.979	4.839
	2e	676,604	665,498	2,245,639 93	2,136,541 01	58.10	56.18	3.319	3.210
	3e	1,146,374	1,142,604	1,662,426 24	1,595,544 64	37.71	36.28	1.450	1.396
Ensemble	»	2,145,596	2,131,814	5,514,415 98	5,298,453 94	48.32	46.65	2.570	2.485
Total	»	3,590,578	3,563,310	11,856,130 58	11,553,521 61	52.03	50.85	3.302	3.242

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

B. *Trains ordinaires.*

	Classes.	Mouvement. 1891.	Mouvement. 1890.	Recette. 1891.	Recette. 1890.	Parcours moyen par voyage. 1891.	Parcours moyen par voyage. 1890.	Recette moyenne par voyage. 1891.	Recette moyenne par voyage. 1890.
						Kilom.	Kilom.		
Billets simples	1re	333,311	345,957	837,050 89	890,000 91	32.89	33.70	2.511	2.573
	2e	1,600,490	1,594,170	2,319,643 95	2,328,454 50	25.02	25.32	1.444	1.461
	3e	12,320,414	12,256,866	8,865,435 44	9,003,257 55	18.38	18.77	0.720	0.735
Ensemble. . .	»	14,254,215	14,196,993	12,013,130 28	12,221,712 96	19.46	19.87	0.843	0.861
Billets aller et retour (1) . .	1re	658,310	653,118	863,852 22	873,346 45	21.28	21.70	1.312	1.337
	2e	2,963,030	2,848,558	2,360,146 75	2,320,672 27	17.61	17.41	0.797	0.815
	3e	20,401,076	19,713,502	9,903,673 08	9,624,156 62	15.23	15.32	0.485	0.488
Ensemble. . .	»	24,022,416	23,215,218	13,127,672 05	12,818,175 34	15.61	15.75	0.546	0.552
Total.	»	38,276,631	37,412,211	25,140,802 33	25,039,888 30	17.04	17.32	0.657	0.669
Total des prix entiers. . . .	»	41,867,209	40,975,521	36,996,932 91	36,593,409 91	20.04	20.23	0.883	0.893

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	Classes	Mouvement. 1891.	Mouvement. 1890.	Recette. 1891.	Recette. 1890.	Parcours moyen par voyage. 1891.	Parcours moyen par voyage. 1890.	Recette moyenne par voyage. 1891.	Recette moyenne par voyage. 1890.
						Kilom.	Kilom.		
Militaires, enfants, électeurs, etc.	»	(2)1,554,770	(2)1,531,818	1,417,419 79	1,491,081 07	40.63	43.63	0.912	0.973
(3) Abonnements ordinaires . .	»	5,258,906	4,847,214	4,027,450 60	3,529,329 18	38.90	38.66	0.766	0.728
Abonnements d'étudiants. .	»	1,789,016	1,741,738	279,105 83	256,986 78	12.98	12.78	0.156	0.148
Abonnements d'ouvriers . .	»	16,209,074	14,388,322	1,953,114 35	1,723,455 09	14.75	14.70	0.120	0.120
Détenus et leurs gardiens . .	»	83,827	82,667	225,535 35	225,365 85	72.29	70.08	1.418	1.372
Émigrants	»	19,536	16,264	66,423 »	54,742 73				
Sociétaires	»	372,216	431,447	380,741 49	439,278 45				
Trains de plaisir	»	61,706	49,428	89,404 82	76,128 19				
Voyages circulaires	»	215,916	164,473	663,299 01	550,079 31	51.43	55.74	3,072	3.344
Total des prix réduits. .	»	25,564,969	23,253,371	9,102,594 24	8,346,446 65	22.69	23.13	0.356	0.359
Total général (prix entiers et prix réduits)	»	67,432,178	64,228,892	46,099,527 15	44,939,856 56	21.05	21.26	0.684	0.700

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

(2) Dont militaires en débet. 1891. 95,570 1890. 70,073 voyageant isolément. 146,054 172,604 — en corps.

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

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

a) *Billets simples.*

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen par voyage.		Produit moyen par voyage.	
	en 1891.	en 1890.	Différences pour 1891.	en 1891.	en 1890.	Différences pour 1891.	en 1891.	en 1890.	en 1891.	en 1890.
1re classe. . . .	605,265	621,512	— 16,247	3,064,956 22	3,155,694 36	— 90,738 14	55.43	55.81	5.064	5.077
2e —	2,125,046	2,109,914	+ 15,132	5,094,749 28	5,030,975 45	+ 63,773 83	36.04	36.01	2.397	2.384
3e —	12,968,886	12,897,063	+ 71,823	10,195,139 38	10,290,110 82	— 94,971 44	19.31	19.63	0.786	0.798
	15,699,197	15,628,489	+ 70,708	18,354,844 88	18,475,780 63	— 121,935 75	22.97	23.28	3.169	1.182

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

1re classe. . . .	980,928	976,830	+ 4,098	2,470,202 03	2,439,714 74	+ 30,487 29	35.83	35.61	2.518	2.498
2e —	3,639,634	3,514,096	+ 125,538	4,605,786 68	4,457,213 28	+ 148,573 40	24.65	24.75	1.265	1.268
3e —	21,547,450	20,856,106	+ 691,344	11,566,099 32	11,219,701 26	+ 346,398 06	16.42	16.47	0.537	0.538
	26,168,012	25,347,032	+ 820,980	18,642,088 03	18,116,629 28	+ 525,458 75	18.30	18.35	0.712	0.715

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

1re classe. . . .	1,586,193	1,598,342	— 12,149	5,535,158 25	5,595,409 10	— 60,250 85	43.21	43.46	3.490	3.501
2e —	5,764,680	5,624,010	+ 140,670	9,700,535 96	9,488,188 73	+ 212,347 23	28.86	28.98	1.683	1.687
3e —	34,516,336	33,753,169	+ 763,167	21,761,238 70	21,509,812 08	+ 251,426 62	17.51	17.68	0.630	0.637
	41,867,209	40,975,521	+ 891,688	36,996,932 91	36,593,409 91	+ 403,523 »	20.05	20.23	0.883	0.893

d) *Billets à prix réduits* (2).

1re classe. . . .	845,903	770,634	+ 75,269	1,248,493 90	1,088,466 25	+ 160,027 65	42.33	42.21	1.476	1.412
2e —	2,574,676	2,359,357	+ 215,319	2,399,890 33	2,100,720 05	+ 299,170 28	37.45	37.21	0.932	0.890
3e —	22,144,390	20,123,380	+ 2,021,010	5,454,210 01	5,157,260 35	+ 296,949 66	20.22	20.75	0.246	0.256
	25,564,969	23,253,371	+ 2,311,598	9,102,594 24	8,346,446 65	+ 756,147 59	22.69	23.15	0.356	0.359

e) *Totaux généraux.*

1re classe. . . .	2,432,096	2,368,976	+ 63,120	6,783,652 15	6,683,875 35	+ 99,776 80	42.97	43.05	2.789	2.821
2e —	8,339,356	7,983,367	+ 355,989	12,100,426 29	11,588,908 78	+ 511,517 51	31.51	31.41	1.451	1.452
3e —	56,660,726	53,876,549	+ 2,784,177	27,215,448 71	26,667,072 43	+ 548,376 28	18.57	18.82	0.480	0.495
	67,432,178	64,228,892	+ 3,203,286	46,099,527 15	44,939,856 56	+ 1,159,670 59	21.05	21.28	0.684	0.700

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

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

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1890, l'année 1891 a donné en plus :

Pour les trains express.	fr.	302,608 97
— ordinaires		100,914 03
Pour l'ensemble des prix normaux	fr.	403,523 »
— — réduits		756,147 59
Pour la totalité des transports de voyageurs	fr.	1,159,670 59

Les voyageurs avec billets d'aller et retour, pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. °/₀, dominent dans les proportions suivantes :

		Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. °/₀ de réduction.)	Ensemble.
En trains ordinaires	fr.	14,254,215	24,022,416	38,276,631
— express.		1,444,982	2,145,596	3,590,578
		15,699,197	26,168,012	41,867,209
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit	fr.		23,564,969	25,564,969
			49,732,981	67,432,178

on constate que, sur 67,432,178 voyages effectués, 49,732,981 soit 73.8 p. °/₀, l'ont été à des taxes réduites. Cette proportion a été de 75.7 p. °/₀ en 1890.

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

Recettes moyennes des voyageurs par voiture-kilomètre :

		1891				1890
		PLACES offertes par voiture.	PLACES occupées.	RECETTES par voyageur-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.	RECETTES par voiture-kilomètre.
Express. . . .	1re classe . . .	24	8.63	0.0719	(1) 0.62	0.57
	2e — . . .	40	19.22	0.0603	(1) 1.16	1.02
	3e — . . .	50	9.27	0.0384	0.36	0.36
Ordinaires . .	1re classe . . .	24	2.61	0.0527	0.14	0.14
	2e — . . .	40	9.91	0.0382	0.38	0.36
	3e — . . .	50	12.16	0.0248	0.30	0.30
Ensemble . . .	1re classe . . .	24	4.49	0.0643	0.29	0.28
	2e — . . .	40	12.00	0.0461	0.55	0.52
	3e — . . .	50	11.86	0.0259	0.31	0.31

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

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

a. *Mouvement.*

		UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES. En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Trains de voyageurs	Voyageurs	Voyage.	67,432,178	64,228,892	+ 3,203,286
	Bagages	Kilogr.	26,238,900	25,792,500	+ 446,400
	Colis-journaux	—	602,596	564,704	+ 37,892
	Tarif n° 1, colis exprès	—	12,474,627	11,941,703	+ 532,924
	Petits paquets (internat.)	—	80,253,914	82,137,102	— 1,884,188
	Finances	Group.	890,334	789,882	+ 100,452
	Equipages	Voiture.	1,515	1,501	+ 14
	Chevaux	Expédition.	4,622	4,644	— 22
Trains de marchandises.	Petites marchandises	Kilogr,	250,104,563	248,794,171	+ 1,310,392
	Grosses marchandises (1)	—	26,487,437,000	26,833,678,000	— 346,241,000
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	49,750	49,996	— 246

b. *Recettes.*

		Unités.	RECETTES TOTALES (2). En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.	RECETTES MOYENNES PAR UNITÉ. En 1891.	En 1890.
Trains de voyageurs. (2)	Voyageurs	Voyage.	46,099,527 15	44,939,856 56	+1,159,670 59	0.684	0.700
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	155,870 60	151,100 60	+ 4,770 »	—	—
	Bagages	Quintal.	1,108,934 92	1,080,335 90	+ 28,599 02	4.226	4.189
	Colis journaux	Kilogr.	43,064 »	41,728 »	+ 1,336 »	0.071	0.074
	Tarif n° 1, colis exprés.	—	1,149,377 76	1,115.543 27	+ 33,834 49	0.092	0.093
	Petits paquets	Quintal.	2,030,088 78	1,917,148 51	+ 112,940 27	2.530	2.334
	Finances	Group.	234,978 73	219,083 38	+ 15,895 35	0.264	0.277
	Équipages	Voiture	57,994 46	53,031 85	+ 4,962 61	38.280	35.331
	Chevaux	Expédition.	178,744 98	184,413 62	— 5,668 64	38.673	39.710
Trains de marchandises. (2)	Petites marchandises	Quintal.	6,002,941 85	5,826,231 91	+ 176,709 94	2.400	2.342
	Grosses marchandises	Tonne.	80,975,111 59	81,070,947 11	— 95,835 52	3.057	3.021
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	1,232,028 35	1,271,100 34	— 39,071 99	24.764	25.424
	Ensemble (3) . fr.	»	139,268,663 17	137,870,521 05 (3)	+1,398,142 12		

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

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

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

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

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1865	1.37	3.16	51,302	140.55
1870	1.14	2.90	52,219	143.07
1875	(1) 0.84	(2) 3.53	45,420	124.44
1880	(3) 0.88	(4) 3.43	42,144	115.15
1885	(5) 0.81	3.21	38,096	104.37
1886	0.75	3.09	36,750	100.68
1887	0.74	3.06	38,941	106.69
1888	0.73	2.99	41,153	112.44
1889	0.72	2.96	42,699	116.98
1890	0.70	3.02	43,869	120.19
1891	0.68	(6) 3.06	44.070	120.72

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

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

§ 5. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1891.	En 1880.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages . . . . . fr.	69,946 24	66,166 88
	Loyer des buffets	260,415 13	260,579 13
	Droit d'affichage	29,568 85	27,144 76
	Vente de livres	»	10,467 07
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	88,111 35	84,590 45
	Total. . fr.	448,041 57	448,748 29

(1) Les prix de transport des voyageurs appliqués de 1851 à 1866, ont été réintroduits, diminués de 10 p. °/₀, dès le 1er novembre 1871. Un barème différentiel avait été expérimenté de 1867 à 1871.

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

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

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

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

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

		En 1891.	En 1890.
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations . . . . . fr.	9,524 98	17,514 16
	Formalités en douane	254,370 60	225,657 55
	Dépôt et magasinage.	60,505 »	58,849 69
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	206,321 27	245,568 19
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	22,481 92	40,012 98
	— de tapissières	559 45	1,125 50
	Déchargement d'office	45,195 10	34,475 45
	Entretien et traction sur les raccordements. . . .	207,885 55	219,855 56
	Redevances pour usage de quais, voies	8,125 98	7,982 26
	Location de terrains et de vidanges	27,079 01	54,625 49
	Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés, etc.	2,160,476 16	1,887,569 44
	Surtaxes non réclamées	1,072 68	1,696 86
	Recettes diverses.	57,910 91	97,297 28
	Total. . fr.	3,019,506 59	2,871,626 41
	Total des trains de voyageurs. . .	448,041 57	448,748 29
	Ensemble (1). . fr.	3,467,548 16	3,320,374 70

§ 4. PRODUITS DIVERS (2).

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

	En 1891.	En 1890.
Les ventes d'immeubles sans emploi . . . . . fr.	42,674 71	63,167 75 (3) » 62
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	79,278 16	59,571 92 (3) 1,551 40
Ensemble. . fr.	121,952 87	124,091 67

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

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

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

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

(1) *Voir* ces résultats depuis l'origine, annexe XI du Compte rendu de 1889.

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

(3) Encaissé en 1891.

		En 1891.	En 1890.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. . . . fr.		1,064,835 59	1,050,007 47
Détenus et leurs gardiens		225,635 35	225,365 85
Émigrants		66,425 »	54,742 75
Sociétaires		580,741 49	459,278 45
Trains de plaisir		89,404 82	76,128 19
Transports militaires en débet . .	Hommes	352,384 20	441,075 60
	Chevaux	18,067 36	32,365 60
	Bagages et matériel de guerre. .	76,481 21	72,215 25
Transports militaires soldés par les intéressés . . .	Bagages et mobiliers.	18,664 40	16,605 06
	Équipages et chevaux	2,322 84	3,029 40
Chevaux de courses		22,957 70	20,063 85
Transports d'objets et d'approvisionnements pour .	départements ministériels . . .	7,452 40	11,853 56
	expositions	585 68	159 77
	divers	52 95	63 70
	armée et prisons.	102,867 05	95,912 95
Ensemble. . fr.		2,429,056 04	2,536,825 41

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

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

A. *Mouvement.*

	SERVICE INTÉRIEUR		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. °/₀.	Quantités.	Rapport p. °/₀.	Quantités.	Rapport p. °/₀.	Quantités.
Voyageurs (1).	59,345,486	88.01	5,662,846	8.40	2,423,846	3.59	67,432,178
Bagages (quintaux).	165,871	63.22	23,181	8.83	73,337	27.95	262,389
Petites marchandises. . . . (kilogr.) (2)	226,240,145	64.05	46,734,226	13.23	80,255,914	22.72	353,230,285
Grosses — . . . . (tonnes) (3).	13,289,304	50.17	4,980,154	18.80	8,217,979	31.03	26,487,437
Finances. . . . . (groups) (4).	476,305	53.50	132,399	14.87	281,630	31.63	890,334
Équipages. . . . . (voitures).	1,039	68.58	106	7. »	370	24.42	1,515
Chevaux et bestiaux . . . . . (expéd.).	34,305	63.09	7,789	14.33	12,280	22.58	54,372

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

(2) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum, en appliquant le poids moyen de 3 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, le poids de 7 kilogrammes aux colis journaux, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

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

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

B. *Recettes.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. °/o.	Sommes.	Rapport p. °/o	Sommes.	Rapport p. °/o.	Sommes.
Voyageurs. . . . . fr.	34,992,901 17	75.91	4,824,948 62	10.47	6,281,677 36	13.62	46,099,527 15
Tickets d'entrée dans les stations	155,870 60	100. »	»	»	»	»	155,870 60
Bagages.	539,525 02	48.66	55,824 10	5.03	513,585 80	46.31	1,108,934 92
Petites marchandises	6,305,856 53	68.35	889,527 08	9.64	2,030,088 78	22.01	9,225,472 39
Grosses —	42,805,629 96	52.86	11,250,321 04	13 90	26,919,160 59	33.24	80,975,111 59
Finances	175,159 52	74 54	15,431 06	6.57	44,388 15	18.89	234,978 73
Équipages	38,307 47	66.05	3,158 56	5.45	16,528 43	28.50	57,994 46
Chevaux et bestiaux	976,156 47	69.19	80,667 74	5.72	353,949 12	25.09	1,410,773 33
Produits extraordinaires	3,467,548 16	100. »	»	»	»	»	3,467,548 16
Ensemble . . fr.	89,456,054 90	62.67	17,119,878 20	12. »	36,159,378 23	25.33	142,736,211 33
Produits divers . . . . . fr.							79,278 16
Total. . . . fr.							142,815,489 49

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

	A. SERVICE INTÉRIEUR.		*B.* SERVICES MIXTES.		*C.* SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	655,739 55	»	296,055 26	»	207,875 78	»
Bagages	9,343 44	»	»	1,755 27	21,041 15	»
Petites marchandises.	203,244 08	»	8,666 35	»	112,940 27	»
Grosses — . .	261,953 »	»	»	934,893 86	577,105 34	»
Finances.	»	2,541 73	»	604 31	19,041 39	»
Équipages	»	887 32	»	241 88	6,091 81	»
Chevaux et bestiaux.	»	30,574 27	»	6,099 21	»	8,067 15
Totaux. . .	1,130,219 77	34,003 32	304,721 61	943,594 53	944,095 74	8,067 15
Différences pour 1891.	+ 1,096,216 45		— 638,872 92		+ 936,028 59	

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

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

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

A. AMÉLIORATIONS ET INNOVATIONS DANS LES TARIFS.

§ 1er TARIFS POUR VOYAGEURS ET BAGAGES.

a. *Service intérieur.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. *Services mixtes.*

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

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

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

Extension de relations en service mixte Nord-Belge.

c. *Services internationaux*

Réduction des prix de voyages en Italie, à l'occasion de l'exposition de Palerme.

Extension de relations avec le Nord-Français.

§ 2. VOYAGES CIRCULAIRES.

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

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

Tarification de nouveaux parcours pour les billets combinables.

§ 3. TARIFS POUR MARCHANDISES.

a. *Services intérieur et mixtes.*

Conditions réglementaires.

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

Classification générale des marchandises.

1er avril. Déclassement des *cercles en bois* de la 1re à la 2e classe.

Classification du *colcothar* (*peroxyde de fer*) à la 3e classe, du *sulfostéatite cuprique*, du *sang en fûts* et du *sang desséché* à la 4e classe.

1er décembre. Classification de la *ramie* (*chinagrass*) à la 3e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :

1er juin Ce tarif spécial est rendu applicable aux expéditions de *pavés* destinés à l'exportation par les ports de mer belges, *sans distinguer si ces expéditions sont embarquées sur bateaux d'intérieur ou sur navires de mer.*

Tarif spécial n° 3 d'exportation maritime :

1er juin. Ce tarif spécial est rendu applicable aux expéditions *de ciments* destinés à l'exportation par les ports de mer belges, *sans distinguer si ces expéditions sont embarquées sur bateaux d'intérieur ou sur navires de mer.*

Tarif spécial n° 24 :

1er — Le tarif spécial n° 24 *d'importation maritime* en faveur des envois de *planchettes* entrant en Belgique, en franchise temporaire de droits de douane, et destinées à la confection des caisses d'emballage, a été successivement étendu aux stations d'Aiseau, Bascoup, Bascoup (l'Étoile), Basècles (Carrières), Gand (Sud), Jumet Brûlotte (Verreries de Jumet), Moustier, Namur (station), Tertre et Wetteren.

Tarif spécial n° 27 :

1er — Le tarif spécial n° 27 (actuellement n° 35), applicable aux transports de *charbons maigres* expédiés par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, des diverses gares charbonnières belges en destination d'Allain, d'Antoing, Chercq (halte) et Vaulx, est étendu à la station d'Hollain (Crève-Cœur).

b. *Services internationaux et de transit.*

Conditions réglementaires.

Service Belge-Néerlandais :

1er septembre. Modification des articles 3, 15, 19, 20, 29 et 30 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes et avaries.

Service Franco-Belge-Néerlandais :

1er — Modification des articles 2, 11 et 12 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes et avaries.

Service Anglo-Belge viâ Anvers-Harwich et Anglo-Belge viâ Grimsby avec Anvers :

1er septembre. Modification des articles 4, 11, 12, 13 et 14 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes et avaries.

Service Anglo-Belge-Alsacien-Lorrain-Suisse :

1er — Additions et modifications aux articles 2, 4, 11, 13, 16, 20 et 22 du tarif pour le transport des marchandises par train-courrier et par train de grande vitesse entre Londres, Ostende, et Anvers, d'une part, Bâle, Mulhouse, Colmar, etc., d'autre part.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er juillet. Révision du paragraphe 7 des conditions d'application du tarif exceptionnel 5.

Modifications aux dispositions spéciales relatives à l'acceptation des marchandises.

Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands :

1er septembre. Révision des articles 2, 4, 11, 13, 15, 18, 19, 21, 22 et 24 des conditions réglementaires.

1er décembre. Révision de l'article 1er concernant le conditionnement des colis.

Modification de l'article 2 en ce qui concerne les objets exclus du transport, ou qui n'y sont admis que sous certaines conditions.

Introduction à l'article 7 d'une disposition relative au recouvrement des insuffisances de taxe et à la restitution des surtaxes.

Révision de l'annexe à l'article 2 concernant les marchandises dont l'acceptation au transport n'est admise que sous certaines conditions.

Révision des prescriptions générales au sujet de l'application des tarifs directs, notamment des articles relatifs aux objets d'un volume exceptionnel et aux marchandises encombrantes.

Service Franco-Belge-Nord :

1er septembre. Modification des articles 2, 11, 12, 13 et 15 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges pour pertes, avaries ou retards.

Service Franco-Belge-Anzin :

1er — Modification des articles 2, 10, 11, 12 et 14 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes, avaries ou retards.

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

1er juin. Révision du fascicule I (conditions réglementaires).

1er septembre. Modification des articles 3, 5, 8, 12, 14, 19, 22 et 23 en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges, pour pertes, avaries ou retards.

Service Anglo-Belge viâ Ostende-Douvres :

1er — Modification des conditions réglementaires en ce qui concerne

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

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

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

Service Anglo-Belge-Bavarois :

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

Service Belge-Austro-Hongrois :

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

1er septembre. Modifications des articles 3, 5, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 23 et 25, en ce qui concerne la responsabilité sur les chemins de fer belges pour pertes et avaries.

Service Franco et Belge-Allemand-Russe :

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

Service Belge-Italien :

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

Classification générale des marchandises.

Service Belge-Néerlandais :

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

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

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

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

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

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

1er juin. Admission des *fruits frais, à pepins ou à noyaux* (y compris les noix fraîches), aux prix directs de la classe A^2 (par wagon de 5,000 kilogrammes) et du tarif spécial I (par wagon de 10,000 kilogrammes) pendant la période du 1er juin au 31 décembre 1891, de ou vers des gares allemandes.

1er juillet. Admission des *chaînes, clous, plaques pour poëles de cuisine* au tarif exceptionnel n° 14.

Services Belges-Allemands et Anglo-Belges-Allemands :

1er décembre. Extension du tarif à diverses marchandises.

Modification de quelques articles repris au tableau de classification.

Service Franco-Belge-Nord :

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

10 mai. Introduction :

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

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

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

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

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

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

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

Tarifs en général.

Service Belge-Sud-Ouest Allemand :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

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

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

1er — Révision du fascicule VIa (trafic avec les stations du chemin de fer de l'État de Bade).

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service Belge-Allemand.

1er août. Révision du tarif Belge-Allemand du 1er janvier 1881 (fascicule II), et du fascicule I du même tarif Belge-Allemand du 1er juin 1890.

10 septembre. Extension du tarif à une nouvelle station allemande.

Service Franco-Belge-Anzin.

1er juin. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour le transport en service direct des marchandises, finances, valeurs, etc.

Service Belge-Italien.

1er avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif applicable aux envois de marchandises par charges complètes.

Service Belge-Bavarois.

1er juin. Réductions introduites pour les transports de *fruits frais* par charges complètes.

1er août. Extension du tarif général à de nouvelles stations belges et à de nouvelles stations bavaroises.

22 décembre. Modification des prix applicables entre Lindau, d'une part, et les ports belges et Terneuzen, d'autre part, pour les envois du trafic de transit.

Service Franco et Belge-Allemand-Russe.

1er février. Introduction de nouvelles stations russes dans le tarif applicable aux envois expédiés vers la Russie.

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

14 mai. Publication d'une nouvelle édition du recueil des tarifs internationaux pour le transport des colis dits « petits paquets ».

30 septembre. Mise en vigueur de nouveaux prix pour l'échange direct entre la Belgique et divers pays d'Europe, d'Afrique, d'Asie, d'Amérique et d'Océanie, viâ Brême et Hambourg, des colis dits « petits paquets ».

Tarif de l'Union postale universelle.

10 juin. Création d'un nouveau service pour l'échange des colis postaux entre la Belgique et certaines localités de la côte orientale d'Afrique.

Tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Service Belge-Allemand :

1er août. Révision du tarif exceptionnel pour les transports de lin, chanvre, etc.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand :

1er février. Révision des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes,* etc. entre les stations belges et celles des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg.

1er février. Révision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* entre les stations belges, d'une

part, et celles du chemin de fer de l'État de Bade, d'autre part.

11 avril. Extension à la station de Hahn-Wehen du tarif exceptionnel n° 5, applicable aux transports de *bois* entre les stations belges, d'une part, et certaines stations des chemins de fer régis par la Direction royale de Francfort sur/Main, d'autre part.

1er juillet. Révision des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes,* etc., entre les stations belges, d'une part, et celles du chemin de fer Prince-Henri, d'autre part.

11 novembre. Extension à la station de Bliesbrucken du tarif exceptionnel n° 9, applicable aux transports de *céréales* effectués des ports de mer belges et Terneuzen vers les stations du chemin de fer du Palatinat.

1er décembre. Révision du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* entre les stations belges, d'une part, et celles des chemins de fer de l'État de Wurtemberg, d'autre part.

14 février et 1er décembre. Introduction dans le tarif applicable aux transports de chevaux et bestiaux, des stations de Staden et d'Anvers (sud quais) (transit).

Service Néerlando-Sud-Ouest-Allemand :

1er décembre. Révision du tarif exceptionnel pour le transport de la *litière de tourbe* entre Helenaveen, station des chemins de fer de l'État néerlandais, et certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg.

Service Belge-Rhénan-Westphalien :

1er juillet. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport de l'*acide sulfurique en wagons citernes.*

1er novembre. Abaissement à 45 tonnes du minimum de tonnage de 50 tonnes, exigé pour l'obtention des taxes spéciales afférentes aux expéditions comportant ce dernier poids dans le tarif exceptionnel pour le transport des *houilles,* du 1er octobre 1888.

Services Belge-Rhénan-Westphalien et Belge-Allemand :

1er novembre. Abaissement à 45 et 90 tonnes des minima de tonnage pour l'application des prix des 2e et 3e catégories des tarifs spéciaux et exceptionnels 7 et 12.

Service Franco-Belge-Nord :

10 mai. Admission au tarif spécial II d'exportation, applicable sur le parcours belge, des *coprolithes* (*phosphates de chaux*).

10 — Admission au tarif spécial VI, applicable sur le parcours belge, *des laines lavées à dos et à froid.*

10 — Admission au tarif commun exceptionnel P. V. n° 11, des *coprolithes* (*phosphates de chaux*) *emballés ou en vrac* et des *tourteaux pour engrais.*

30 juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial VII, applicable sur le parcours belge au *brai minéral* et au *goudron minéral solides.*

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

7 février. Introduction d'Angleur (station) au tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse, de la vallée de la Töss et de l'Union suisse.

Service Franco-Belge-Est :

1er octobre. Révision du tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes, etc.*, vers les gares du réseau de l'Est français.

Service Anglo-Belge-Néerlandais-Italien :

Tarif exceptionnel applicable aux envois de *denrées alimentaires.*

1er juillet. Modification, pour certaines stations, des distances servant au calcul des taxes sur les parcours italiens.

1er août. Introduction de nouvelles stations italiennes et modifications diverses.

Tarif exceptionnel applicable aux transports de *houille, coke, etc.*

1er octobre. Réimpression.

Service Belge-Bavarois :

1er juillet. Tarif exceptionnel applicable aux transports de *bois.* Extension à différents articles nouveaux. Introduction de nouvelles stations belges et de nouvelles stations bavaroises. Réduction des prix pour deux stations bavaroises.

1er août. Introduction de tarifs exceptionnels nouveaux.

Extension au *beurre de coco,* du tarif exceptionnel *a* [3].

Service Belge-Austro-Hongrois :

1er août. Introduction de nouveaux tarifs exceptionnels.

Extension de certains tarifs exceptionnels à des stations belges et à des stations austro-hongroises.

1er décembre. Introduction de la station de Tamines dans le tarif exceptionnel n° 21 (marbres), et modification des prix du tarif exceptionnel n° 34 (semences), pour Olmutz.

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

§ 1er. TRAINS DE VOYAGEURS.

Depuis le 1er février 1891, d'importantes améliorations ont été apportées au train qui partait de Londres (Cannon street), à 1 heure 10 de relevée. Ce train a été retardé au départ de Londres jusqu'à 5 heures 42 du soir et mis en correspondance, au départ d'Ostende, avec un train express nouveau à marche rapide, dont l'horaire a été réglé de façon à permettre d'amener les voyageurs à Cologne à 7 heures 17 du matin, en temps utile pour assurer les correspondances se dirigeant sur Francfort à 7 heures 35, sur Berlin, à 7 heures 40, sur Hambourg à 8 heures 35 et sur Vienne, à 9 heures 10 du matin.

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

Bruxelles et retour, pour relever la correspondance du Club-train partant à 3 heures du soir de Londres, et pour transmettre, en sens inverse, la correspondance au train qui arrive à Londres à 10 heures 45 du soir.

Le départ de Londres s'effectue à 3 heures du soir, et l'arrivée à Bruxelles-Nord à 11 heures 21, en correspondance avec l'express partant à 11 heures 43 du soir et arrivant à Cologne à 5 heures 19 du matin.

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

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

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

Les horaires des trains entre Bruxelles-Nord, Esschen et Amsterdam ont été modifiés depuis le 1er avril 1891, de façon à donner, au train express partant de Paris pour Bruxelles à midi 40, une correspondance directe pour les Pays-Bas, ce qui permet d'arriver à Amsterdam le même jour à 11 heures 55 du soir, alors qu'antérieurement on ne pouvait y être rendu que le lendemain à midi 33.

En sens inverse, le train partant d'Amsterdam pour Bruxelles à 3 heures 20 du soir a été accéléré de manière à amener les voyageurs à Bruxelles-Nord à 9 heures 02, alors qu'auparavant ils ne pouvaient y arriver qu'à 9 heures 24 du soir.

L'écart qui existait antérieurement au 1er juin 1891, à Paris-Nord, entre l'arrivée (11 heures 59 soir) du train partant de Bruxelles-Nord à 6 heures 11 du soir et le départ du train de luxe de minuit 15 vers les pays méridionaux était trop court, ce qui était cause que la correspondance entre ces deux trains était fréquemment manquée. Dans le but de remédier à cet état de choses, le service des trains entre Esschen et Paris a été modifié depuis le 1er juin afin que la correspondance soit amenée à Paris à 11 heures 33 du soir, au lieu de 11 heures 59.

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

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

L'horaire du train d'Ostende a été avancé de manière que son arrivée à Strasbourg ait lieu à 3 heures 29 du matin.

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

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

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

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

A la même époque, le train qui partait de Bâle pour Ostende et l'Angleterre à 8 heures 55 du soir a été retardé jusqu'à 9 heures 11 au départ de Bâle, pour arriver à Bruxelles 15 minutes plus tard qu'auparavant. La durée du voyage, en ce qui concerne les relations pour au delà de Bruxelles, vers Ostende, a été ainsi diminuée de 16 minutes.

Un service de voitures-restaurants a été établi depuis le 22 août entre Liége et Erquelinnes et vice-versa, à l'aller par le train partant de Liége à 11 heures 57 du matin et arrivant à Erquelinnes à 2 heures 38 de relevée, et, au retour, par celui quittant cette dernière station à 4 heures 57 du soir, pour être rendu à Liége à 7 heures 30.

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

Depuis le 20 septembre 1891, le wagon-lit utilisé aux relations entre Ostende et Cologne et circulant dans les trains partant respectivement d'Ostende (quai) à minuit et de Cologne à 10 heures 35 du soir, a été rendu accessible aux voyageurs de 2e classe moyennant le payement d'un billet supplémentaire de 2e classe.

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

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

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

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

Depuis le 12 août, la charge limite des trains spéciaux destinés aux transports de militaires pourra atteindre 30 véhicules sans toutefois dépasser la charge autorisée pour les trains de marchandises en simple traction, tandis qu'antérieurement la composition des trains de l'espèce ne pouvait dépasser 25 véhicules.

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

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

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

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

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

§ 2. TRAINS DE MARCHANDISES.

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

Parmi les plus importantes, il faut citer :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le minimum de poids exigé pour la formation d'un wagon réputé complet, qui avait été porté à 1,200 kilogrammes en 1887 et à 1,500 en 1889, a été fixé à 1,800 kilogrammes en 1891.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

§ 1er. DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS DE TRAINS.

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

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES atteintes.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par.				
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		Voyageurs	Agents.
1880	124	21,8	121,442	234	11,5	68,455	358	7,5	86,808	34	28	56
1881	123	23,5	133,771	172	16,5	106,226	295	9,6	117,711	37	60	60
1882	85	35,0	211,232	184	16,2	104,212	269	11,1	138,544	26	20	39
1883	62	49,1	274,332	125	24,4	152,827	187	16,3	193,058	20	3	33
1884	60	51,7	281,962	91	34,0	250,803	151	20,5	230,072	22	27	27
1885	50	62,8	350,337	62	50,7	253,350	112	28,0	296,648	16	41	28
1886	30	105,7	598,222	83	38,2	186,816	113	28,1	296,039	14	3	22
1887	39	77,8	497,455	75	42,5	211,482	114	28,0	309,315	12	1	14
1888	50	60,9	415,558	86	37,2	193,145	136	23,5	274,915	17	13	13
1889	32	95,4	673,369	118	27,2	148,177	150	21,4	260,222	20	148	31
1890	50	61,4	446.651	124	26,0	141,929	174	18,5	229,493	18	6	33
1891	43	75,4	533,245	115	28,0	150,629	158	20,5	254,759	27	26	31
Moyennes des douze années	62	49,5	300,586	122	25,2	134,758	185	16,7	190,708	22	31	32

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

Ces 158 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 254,759 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86,808 trains-kilomètres en 1880.

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

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

L'annexe XXIII indique en détail les causes des 158 collisions et déraillements survenus en 1891. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour la période de 1880 à 1891.

			1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne)			2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	3,198	3,207	3,220	3,241
Nombre de collisions et déraillements.	des trains de voyageurs	Collisions	57	60	41	25	21	24	9	8	19	13	21	17
		Déraillements	67	65	44	37	39	26	21	31	31	19	29	26
	— de marchandises	Collisions	116	85	85	61	49	38	42	40	36	61	59	50
		Déraillements	118	89	99	61	42	24	41	35	50	57	65	65
Au total			358	295	269	187	151	112	113	114	136	150	174	158

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

			1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891
Voie.	Rails cassés	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	»	1	»	»	»	1	»	»	2	1	1
	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie	C.	1	»	2	1	1	»	»	»	»	1	1	1
		D.	7	8	14	3	5	2	3	1	3	1	6	2
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	2	3	3	2	3	»	»	2	2	»	»	»
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	2	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
		D.	3	4	1	1	2	2	»	»	»	1	1	»
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	7	2	1	1	4	1	3	2	3	1
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défaits	C.	7	5	4	10	6	2	2	7	6	5	3	2
		D.	»	3	»	3	»	2	1	2	1	2	1	4
	Avaries aux essieux	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	12	13	5	7	7	1	4	5	6	7	5	5
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	C.	»	2	»	2	1	2	»	»	»	»	»	»
		D.	12	11	9	10	10	2	6	1	2	3	6	4
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	10	14	7	14	3	6	9	13	8	6	13	16
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	3	1	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		D.	9	3	5	4	2	3	2	1	1	1	2	2
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	C.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
		D.	19	10	14	4	3	1	3	2	»	2	5	1
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	34	32	25	20	12	16	13	8	9	23	17	18
		D.	54	70	45	19	23	15	14	16	20	26	26	28
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	20	52	31	22	15	13	22	9	12	7	24	11
		D.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5	7	1	3	1	6	5	5
		D.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	C.	4	4	3	4	»	»	1	»	»	2	»	2
		D.	2	»	3	1	»	»	1	»	»	»	»	»
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	15	4	4	4	1	3	12	10	6	14
		D.	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Machines de manœuvres dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1	7	2	»	2	4	5	6	3
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.	8	9	12	9	7	12	10	7	2	9	7	3
		D.	»	2	1	1	3	»	»	»	»	»	1	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	31	19	30	18	9	8	2	8	8	7	16	10
		D.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Autres négligences	C.	35	45	19	19	16	18	1	15	14	14	19	11
		D.	12	11	11	7	5	4	12	3	5	9	9	4
	Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5	7	3	10	2	2	5	6	1
		D.	35	26	30	25	21	15	5	22	35	16	25	18
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	»	14	7	4	6	5	1	6	5	11	12	8
		D.	»	1	1	»	1	2	5	4	6	4	5	10

C. Collision.
D. Déraillement.

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

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

		1891.	1890.	Moyenne des 12 dernières années.
Voyageurs	Tués	»	»	1
	Blessés	7	1	16
	Contusionnés	19	5	14
	Totaux	26	6	31
Agents de l'Administration.	Tués	1	2	2
	Blessés	16	19	14
	Contusionnés	14	12	16
	Totaux	31	33	52
	Ensemble	57	39	65

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

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

	1891.	1890.	Moyennes des 12 dernières années.
Tués	12	6	7
Blessés	46	60	32
Contusionnés	13	5	16
Totaux	71	71	55

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

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

	1891.	1890.	Moyennes des 12 derniers. années.
Tuées	55	50	56
Blessées	42	54	41
Contusionnées	5	4	7
Totaux	182	108	104

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

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

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

Ils ont été atteints dans les circonstances suivantes :

	TUÉS.										BLESSÉS ET CONTUSIONNÉS.									
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Dans les stations (1)	18	20	15	22	26	13	13	22	20	18	310	194	149	161	166	184	322	412	472	524
Dans les ateliers (1)						»	2	1	2	1						15	15	24	12	11
En accrochant des véhicules	6	2	2	2	1	2	2	6	3	5	47	25	24	20	12	31	37	45	48	59
En décrochant id.	8	4	1	»	1	2	»	1	»	2	12	14	9	1	4	7	8	10	15	15
Gardes-barrières (2)	28	18	16	7	7	7	9	7	8	8	22	9	6	7	3	6	2	2	3	3
Gardes-routes (2)			5	3	4	»	4	1	3	5			9	6	1	5	1	4	5	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints	2	2	1	2	»	»	1	»	»	»	56	49	22	21	9	12	3	6	18	20
Autres agents des trains : chefs gardes, gardes bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints	6	8	7	1	4	2	4	4	8	6	69	63	39	53	50	57	80	109	127	127
Agents atteints en dehors de tout service	25	16	15	13	7	5	14	4	12	11	18	14	13	9	13	4	9	13	11	7
En réparant les voies et les bâtiments	18	9	5	8	»	6	4	7	2	5	45	26	25	26	26	19	28	23	21	13
Agents d'autres administrations	»	5	5	5	6	4	5	2	2	2	»	8	3	11	13	10	8	7	12	19
Ensemble : tués, blessés et contusionnés	109	84	70	63	56	41	58	53	60	63	579	402	299	315	297	350	513	653	742	800

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

(1) La subdivision n'a pu être faite pour les années 1882 à 1886.
(2) — — — — 1882 et 1883.

Résumé pour 1891.

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

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . .	dans les déraillements et collisions.	»	7	19	26
	par leur imprudence.	12	46	13	71
Employés et ouvriers de l'Administration atteints.	dans les déraillements et collisions.	1	16	14	31
	par leur imprudence	63	538	262	863
Personnes ayant circulé sur les voies.		33	40	5	78
Folie, suicide, ivresse, etc.		22	2	»	24
Ensemble pour l'année 1891. . .		131	649	313	1,093

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte en général.
1880	176	268	188	632	176,575	115.959	165,304	49,173
1881.	202	309	250	791	171,905	112,378	124,020	43,900
1882	183	343	378	909	197,499	103,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	234	206	563	282,446	148,465	168,645	61,707
1885	128	371	87	586	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	293,442	109,080	388,981	66,242
1887	97	349	109	555	363,525	101,037	323,504	63,535
1888	118	496	131	745	316,851	75,360	285,407	50,186
1889	141	708	216	1,065	276,832	55,132	180,710	36,651
1890 , ...	118	688	234	1,020	338,405	59,778	170,648	39,149
1891	131	649	313	1,093	307,266	62.021	128,600	36,827
Moyennes.	140	417	206	763	252,267	84.492	170,621	46,167

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

PERSONNES TUÉES DEPUIS 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 93 personnes tuées dans les collisions et déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 33 voyageurs et 60 agents de l'Administration.

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

En dehors des voyageurs et des agents du Chemin de fer, 1,062 personnes se sont fait tuer en traversant les voies et les quais où se font les manœuvres; 461 autres par suite de folie, de suicide ou d'ivresse.

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

IV. Contraventions.

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

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	199
Plantations, dépôts, établissements, etc., prohibés dans les zones asservies par le chemin de fer	9
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	3
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	101
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	381
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou étant descendus du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	84
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	22
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	157
Total	956

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

A
(74)

3e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

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

		MÈTRES.		
		SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1).		10,220	»	10,220
— — des Compagnies (2).		1,266,134	201,614	1,467,748
Longueur *effective* totale exploitée au 31 décembre	En 1891	1,276,354	201,614	(3)1,477,968
	En 1890	1,276,326	201,614	(3)1,477,937
Différences pour 1891.		+ 28	»	+ 28

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

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

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

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à deux ou à trois Compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. En 1891, la longueur de ces voies communes a été de 173,234 mètres. En 1890, elle était de 173,163 mètres.

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

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	1,226,685	96.11	201,611	100.00	1,428,296	96.64
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	49,669	3.89	»	»	49,669	3.36
Ce réseau se trouve établi :						
1° A double voie, sur une étendue de.	212,651	16.66	19,549	9.70	232,200	15.71
2° A simple voie, sur une étendue de.	1,063,703	83.34	182,062	90.30	1,245,765	84.29

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

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

§ 2. DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

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

Les voies principales parcourues par les trains représentent 76.87 p. °/₀ et les voies accessoires 23.13 p. °/₀ du réseau total exploité en 1891. En 1890 ces rapports étaient de 77.29 p. °/₀ et de 22.71 p. °/₀.

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

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

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

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

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

§ 4. GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

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

Elle peut se résumer comme il suit :

	1891	1890	Différences pour 1891.
Établissements raccordés aux railways en pleine voie (gares privées)	72	73	—(1) 1
Établissements reliés aux stations des Compagnies	186	202	+(5) 16
Totaux	258	275	+ 17

XXX.

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

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

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

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

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

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

II.

Situation du matériel roulant.

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

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

		En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Locomotives		540 (4)	535 (4)	+ 5
Tenders		350	340	+ 10
Voitures à vapeur		10	10	»
Véhicules (3)	à voyageurs	833 (5)	827 (5)	+ 6
	à bagages	460 (6)	462 (6)	— 2
	à marchandises	13,273	13,256	+ 17
	pour services divers	51	48	+ 3
	Ensemble	14,617	14,593	+ 24

à Gand et omis précédemment; usine de M. Th. Verstraete, à Wondelghem, raccordée en 1891 au chemin de fer de Gand-Eecloo-Bruges; gares de transbordement de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, à Wavre et à Westmeerbeek, fabrique de MM. Frédéric Regout et Cie, à Maestricht, et fabrique de M. Alfred Regout, à Maestricht, raccordées en 1891 au Grand Central belge; établissement de M. Robert Fonarge, à Rocour, usine de M. Émile Rolland, à Rocour, et fours à coke de Grâce-Berleur, reliés en 1891 aux lignes liégeoises-limbourgeoises; usine des Boulonneries du Nord, à Marchienne-zone, raccordée en 1891 aux lignes Nord belges; et les 4 raccordements dont il s'agit au renvoi (1) ci-dessus comme ayant été précédemment classés parmi les gares privées; — *en moins* : 30 raccordements reliés à des stations communes et attribués antérieurement à chacun des coexploitants, au lieu d'être mentionnés seulement par la Compagnie qui gère la station commune.

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

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

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

		Par kilomètre de ligne : En 1891.	En 1890.
Matériel de traction.	Locomotives (2)	0.37	0.37
	Tenders	0.24	0.23
Matériel de transport. (4)	Voitures à voyageurs (3)	0.62	0.62
	Fourgons à bagages	0.34	0.35
	Wagons à marchandises	9.93	9.91
	Véhicules divers	0.04	0.03
	Ensemble	10.93	10.91

III.

Parcours des trains.

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

Elle peut se résumer comme il suit :

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

(1) Abstraction faite, *en ce qui concerne le matériel de transport*, de la longueur (140,742 mètres) des lignes Liégeoises-Limbourgeoises dont les véhicules ne sont pas compris [*voir* note (5) de la page 78].

(2) Y compris les voitures à vapeur.

(3) Non compris les voitures à vapeur.

(4) Non compris le matériel utilisé sur le réseau Liégeois-Limbourgeois [*voir* note (5) de la page 78].

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1er. VOYAGEURS.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différences pour 1891.
1re classe	602,595	623,917	— 21,322	1,182,819	1,212,720	— 29,901	1.96	1.94	+ 0.02
2e —	2,453,035	2,324,154	+ 128,881	2,612,811	2,496,945	+ 115,866	1.07	1.07	— »
3e — et prix réduits.	16,052,202	15,212,305	+ 839,897	7,894,376	7,734,519	+ 159,857	0.49	0.51	— 0.02
Ensemble. . .	19,107,872	18,160,376	+ 947,456	11,690,006	11,444,184	+ 245,822	0.61	0.63	— 0.02

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

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

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

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

	Par kilomètre de ligne : Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1891	12,928	7,909 53
En 1890	12,288	7,743 35
Différences pour 1891	+ 640	+ 166 18

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 201,611 mètres en 1891 et en 1890, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1891.	En 1890.	En 1891.	En 1890.
1re classe.	3.15 °/₀	3.43 °/₀	10.12 °/₀	10.60 °/₀
2e —	12.84 °/₀	12.80 °/₀	22.35 °/₀	21.82 °/₀
3e — et prix réduits .	84.01 °/₀	83.77 °/₀	67.53 °/₀	67.58 °/₀
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 28.67 p. °/₀ du produit total de l'exploitation en 1891, et 27.94 p. °/₀ en 1890.

§ 2. BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.
Transports	taxés au minimum (colis).	39,573	39,479	+ 94	231,431	226,952	+ 4,479
	— au poids (quintaux).	103,788	97,092	+ 6,696			

Le produit de ces transports entre pour 0.57 p. °/₀ dans la recette générale de l'exploitation en 1891, et pour 0.55 p. °/₀ en 1890.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.
Transports	taxés au minimum (colis).	968,811	924,630	+ 44,181	1,921,550	1,659,319	+262,231
	— au poids (quintaux).	1,189,645	1,027,283	+162,362			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.71 p. °/₀ de la recette totale en 1891, et 4.05 p. °/₀ en 1890.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	118,019	112,713	+ 5,306	24,693,542	24,537,002	+ 156,540
	— au poids . . (tonnes).	15,774,595	16,155,834	—381,239			

Par rapport au chiffre correspondant de 1890, la recette provenant des grosses marchandises transportées en 1891 ne s'est accrue que de 0.64 p. °/₀.

Le produit de cette catégorie de transports représente 60.57 p. °/₀ de la recette générale en 1891, et 59.90 p. °/₀ en 1890.

§ 5. FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1891.	1890.	Différence pour 1891.	1891.	1890.	Différence pour 1891.
Groups.	249,711	191,594	+ 58,117	47,179	39,506	+ 7,673

La recette des articles de finances correspond à 0.12 p. °/₀ du produit total de l'exploitation en 1891 et à 0.10 p. °/₀ en 1890.

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différences pour 1891.
Équipages	transportés à grande vitesse	159	121	+ 38	4,597	6,226	— 1,629
	— à petite —	549	296	+ 253	13,261	11,321	+ 1,940
	Ensemble. . .	708	417	+ 291	17,858	17,547	+ 311

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.04 p. °/₀ de la recette générale en 1891 et en 1890.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1891.	1890.	Différences pour 1891.	1891.	1890.	Différences pour 1891.
Animaux	transportés à grande vitesse	5,029	6,241	— 1,212	36,108	42,155	— 6,047
	— à petite —	144,076	160,999	—16,923	253,266	283,790	—30,524
	Ensemble	149,105	167,240	—18,135	289,374	325,945	—36,571

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.71 p. °/₀ dans le produit total de l'exploitation en 1891. En 1890 cette proportion était de 0.79 p. °/₀.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : XXXIII

en 1891, à . . . . . fr.	1,880,092	
en 1890, à	2,716,470	
Diminution en 1891. . . . fr.		836,378

Les produits extraordinaires forment 4.61 p. °/₀ de la recette totale en 1891, et 6.63 p. °/₀ en 1890.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

		En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Voyageurs . . . . . fr.		11,690,006	11,444,184	+ 245,822
Bagages.		231,431	226,952	+ 4,479
Marchandises	petites . . .	1,921,550	1,659,319	+ 262,231
	grosses. . .	24,693,542	24,537,002	+ 156,540
Finances		47,179	39,506	+ 7,673
Équipages		17,858	17,547	+ 311
Chevaux et bestiaux		289,374	325,945	— 36,571
Ensemble . . . fr.		38,890,940	38,250,455	+ 640,485
Produits extraordinaires . .		1,880,092	2,716,470	— 836,378
Totaux . . . fr.		40,771,032	40,966,925	— 195,893

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

	MONTANT TOTAL DES RECETTES		DIFFÉRENCES POUR 1891.	
	EN 1891.	EN 1890.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Anvers-Gand	1,212,378	1,186,070	+ 26,308	+ 2.21
Chimay	586,212	574,152	+ 12,060	+ 2.10
Flandre occidentale	2,994,106	2,886,472	+ 107,634	+ 3.73
Gand-Eecloo-Bruges	694,677	667,630	+ 27,047	+ 4.05
Gand-Terneuzen	593,315	583,015	+ 10,300	+ 1.77
Grand Central belge	14,217,520	14,047,114	+ 170,406	+ 1.21
Hasselt-Maeseyck	168,915	155,989	+ 12,926	+ 8.29
Liége-Maestricht	1,241,921	1,213,790	+ 28,131	+ 2.32
Liégeois-Limbourgeois	2,442,370	2,439,335	+ 3,035	+ 0.12
Malines-Terneuzen	1,233,624	1,178,591	+ 55,033	+ 4.67
Nord belge	15,132,904	15,773,727	— 640,823	— 4.06
Taviers-Embresin	45,543	46,070	— 527	— 1.14
Termonde-Saint-Nicolas	207,547	214,970	— 7,423	— 3.45
TOTAUX	40,771,032	40,966,925	— 195,893	— 0.48

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

		En 1891.		En 1890.	
Voyageurs		28.67	100. »	27.94	100. »
Bagages		0.57		0.55	
Marchandises	petites	4.71		4.05	
	grosses	60.57		59.90	
Finances		0.12		0.10	
Équipages		0.04		0.04	
Chevaux et bestiaux		0.71		0.79	
Produits extraordinaires		4.61		6.63	

V.

Dépenses d'exploitation.

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

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

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1891.	
	EN 1891.	EN 1890.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. °/₀.
Anvers-Gand	765,905	745,301	+ 20,604	+ 2.76
Chimay	408,470	424,470	— 16,000	— 3.77
Flandre occidentale	1,760,017	1,742,470	+ 17,547	+ 1.01
Gand-Eecloo-Bruges	403,329	372,758	+ 30,571	+ 8.20
Gand-Terneuzen	315,510	315,377	+ 133	+ 0.04
Grand Central belge	7,370,758	7,347,015	+ 23,743	+ 0.32
Hasselt-Maeseyck	169,881	156,601	+ 13,280	+ 8.48
Liége-Maestricht	691,308	688,950	+ 2,358	+ 0.34
Liégeois-Limbourgeois	1,731,193	1,541,286	+ 189,907	+ 12.32
Malines-Terneuzen	703,672	625,626	+ 78,046	+ 12.49
Nord belge	6,345,021	6,928,941	— 583,920	— 8.43
Taviers-Embresin	21,376	22,050	— 674	— 3.06
Termonde-Saint-Nicolas	139,862	144,040	— 4,178	— 2.90
Totaux	20,826,302	21,054,885	— 228,583	— 1.08

Le décroissement des dépenses en 1891, par rapport à celles de 1890, est donc de fr. 228,583 ou de 1.08 p. °/₀.

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

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

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.	
Longueur kilométrique *moyenne* exploitée	1,477k.965	1,477k,937	+ 0k.028	
Parcours kilométrique des trains	10,557,890k	10,449,563k	+ 108,527k	XXXII.
Recettes brutes fr.	40,771,032	40,966,925	— 195,893	XXXIII.
Dépenses d'exploitation	20,826,302	21,054,885	— 228,583	
Recettes nettes fr.	19,944,730	19,912,040	+ 32,690	
Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes	51.08 p. °/₀	51.39 p. °/₀	— 0.31 p. °/₀.	

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

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Recette fr.	27,583 93	27,718 99	— 135 06
Dépense	14,091 20	14,246 13	— 154 93
Bénéfice fr.	13,494 73	13,472 86	+ 21 87

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

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

VII.

Personnel.

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

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

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

VIII.

Accidents.

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

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	»	»	»	»
	Agents des Compagnies	1	»	»	1
Ensemble.	En 1891. . .	1	»	»	1
	En 1890. .	»	2	1	3
Différences pour 1891. . .		+ 1	— 2	— 1	— 2

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	5	3	»	8
	Agents des Compagnies	9	17	2	28
	Personnes étrangères au service	21	8	»	29
Ensemble.	En 1891	35	28	2	65
	En 1890	28	21	69	118
Différences pour 1891		+ 7	+ 7	— 67	— 53
Totaux	En 1891	36	28	2	66
	En 1890	28	23	70	121
Différences pour 1891		+ 8	+ 5	— 68	— 55

IX.

Contraventions.

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

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

X.

Améliorations. — Innovations.

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

Anvers à Gand.

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

Création d'un point d'arrêt pour voyageurs à Melsele, à Sevenecken et à Destelbergen.

Construction de 2 voitures à voyageurs de deuxième classe.

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

Chimay.

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

Flandre occidentale.

Renouvellement de 9,911 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

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

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

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

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

Organisation du service des marchandises à la halte de Beythem.

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

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

Gand-Eecloo-Bruges.

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

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

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

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

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

Construction de 6 wagons à haussettes de 10 tonnes.

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

Grand Central belge.

Remplacement de 10,939 rails en fer par des rails en acier.

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

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

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

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

Agrandissement du hangar aux marchandises de la station de Wavre.

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

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

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

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

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

Hasselt à Maeseyck.

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

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

Liége à Maestricht.

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

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

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

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

Renouvellement complet d'une locomotive.

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

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

Mise en œuvre de 18 bâches neuves en remplacement de bâches usées.

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

Adhésion au règlement général belge pour le transport des explosifs.

Liégeois-Limbourgeois.

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

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

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

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

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

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

Malines à Terneuzen.

Remplacement de 1,378 mètres courants de voies en rails de fer au moyen de rails d'acier.

Pose de 1,117 mètres courants de nouvelles voies de service à la gare de Terneuzen et de 250 mètres courants à la station de Hulst.

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

Agrandissement de la station de Hulst.

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

Nord belge.

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

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

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

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

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

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

Agrandissement général de la gare de Jemeppe.

Construction des bâtiments définitifs de la station de Sclaigneaux.

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

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

Extension du quai découvert de la gare d'Ougrée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réglementation du transport des dépouilles mortelles.

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

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

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

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

Taviers à Embresin.

Chauffage des voitures à voyageurs pendant l'hiver.

Termonde à Saint-Nicolas.

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

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

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

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

A
(65)

ANNEXES

DE LA PARTIE A.

ACTIF. N° I. — *Bilan. — Situation générale depuis*

					SOMMES TOTALES.
Capital engagé (annexe II) et p. 154.	Constructions faites directement par l'État. fr.	393,286,287 63		605,649,115 36	1,355,136,304 98
	Matériel de traction et de transport	212,362,827 73			
	Parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes			8,038,196 27	
	Constructions faites à forfait pour l'État. . .	161,582,115 97		169,593,916 41	
	Parachèvement y relatif.	8,011,800 44			
	Rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités.	422,638,677 16	435,138,677 16	553,940,252 31	
	Coût approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise	12,500,000 »			
	Parachèvement y relatif.		51,730,186 91		
	Reprise de leur matériel		67,071,388 24		
	Intérêts des capitaux dépensés pendant la construction des lignes.			17,914,824 63	
Travaux de premier établissement, payés sur le Budget avant 1887 (1)				11,090,438 79	160,835,695 89
Approvisionnements en dépôt (2)	Au 1er janvier		25,282,340 68	23,828,772 96	
	Augmentation en 1891.		1,453,567 72		
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation			24,315,599 64	125,916,484 14	
Intérêts des soldes annuels *actifs*, toutes charges réglées . . .			101,600,884 50		
Recettes brutes de l'exploitation (3).				3,025,201,834 88	3,029,988,830 92
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte du chemin de fer (3).				4,786,996 04	
Ensemble . . . . . fr.					4,545,960,831 79

(1) *Voir* annexe VI.
(2) — — XIX.
(3) — — IX et X.

l'origine jusque fin 1891. **PASSIF.**

			SOMMES TOTALES.
Amortissement à 4 p. °/o jusqu'au 31 décembre 1886 . . . . . .fr.		43,640,992 21	62,871,338 86
Amortissement à 3 1/2 p. °/o, des capitaux unifiés, restant à amortir au 1er janvier 1887		18,931,348 59	
Amortissement à 3 1/2 p. °/o, des dépenses effectuées depuis le 1er janvier 1887.		298,998 06	
Reste à amortir.			1,282,546,905 34
Capital utile, base des charges (*voir* pp. 4 et 5) . . . . . .fr.			1,345,418,244 20
Capitaux engagés dans les travaux en cours (annexe II).		4,278,135 89	9,718,060 78
Amortissement indirect : aliénations d'immeubles, subsides des villes et valeur de la ligne de Landen à Saint-Trond, cédée à une société (annexe II).		5,439,924 89	
Capital de premier établissement (*voir* actif) . . .fr.			1,355,136,304 98
Charges des capitaux utiles	1,040,033,915 67	1,215,746,015 62	1,222,644,404 18
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes (annexe IX.).	164,426,042 55		
Redevance ou loyer pr l'usage de la ligne de Spa à la frontière.	9,646,538 83		
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de l'exploitation.	1,639,518 57		
Intérêts des avances faites par le Trésor, pour le renouvellement de rails.	443,285 45	6,898,388 56	
Intérêts bonifiés au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes, et trimestrielles pour les redevances . . .	1,767,786 15		
Intérêts à 4 p. °/o des soldes *passifs,* accumulés de 1837 à 1860 (1).	4,687,316 96		
Dépenses d'exploitation (annexe VI) . . . . . .fr.			1,777,073,203 47
Total du passif. . . . . .fr.			4,354,853,912 63
Pour balance. Parachèvement sur compte d'exploitation (*voir* actif) . . . .fr.		11,090,438 79	(3) 191,106,919 16
Pour balance. Renouvellement des approvisionnements.		23,828,772 96	
Pour balance. Soldes actifs accumulés (2)		156,187,707 41	
Ensemble. . . . . fr.			4,545,960,831 79

(1) Annexe VI du compte rendu de 1885, colonne 4.

(2) Savoir :

Soldes des comptes d'intérêts (125,916,484-14 — 6,898,388-56) . . . . . .fr.		119,018,095 58
Recettes nettes (3,029,988,830-92 — 1,777,073,203-47) = ...fr.	1,252,915,627 45	
Charges des capitaux	1,215,746,015 62	
Excédent du compte d'exploitation (p. 9) . . . . . .fr.		37,169,611 83
Total conforme. . . . . .fr.		156,187,707 41

(3) Si l'on y ajoute l'amortissement, soit fr. 62,871,338-86, le solde total s'élèvera à fr. 253,978,258-02. Mais déduction faite *des intérêts réciproques* (soit fr. 119,018,095-58, le bénéfice de l'exploitation ne peut être estimé qu'à fr. 134,960,162-44 (*voir* p. 9).

ACTIF. N° II. — *Compte de premier établissement*

		COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation	fr. 338,881,463 82	346,687,449 23
b) — en construction	2,366,060 52	
c) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (*voir* passif)	5,439,924 89	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation	fr. 160,081,958 18	164,582,115 97
b) Lignes en construction	4,500,157 79	
c) Parachèvement y relatif		8,044,800 44
C. Capital appliqué aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées	fr. 435,138,677 16	486,868,864 07
b) Parachèvement effectué par l'État	51,730,186 91	
D. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant une redevance fixe ou des parts de recettes		8,038,196 27
E. Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitements plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc. (1)		36,468,631 22
F. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau		9,594,122 48
G. *H.* Acquisition de matériel — pour l'ensemble du réseau exploité	fr. 212,362,827 73	279,434,215 97
H. Acquisition de matériel — repris aux compagnies	67,071,388 24	
I. Approvisionnements à pied d'œuvre		536,084 70
J. Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.) — Lignes en exploitation	fr. 17,502,907 05	17,914,824 63
J. Intérêts intercalaires des capitaux (p. 4.) — — en construction	411,917 58	
Total du capital de *premier établissement* (2)	fr.	1,355,136,304 98

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

et capital utile au 31 décembre 1891. PASSIF.

			CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Amortissement	à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886	43,640,992 21	62,871,338 86
	à 3 ½ p. % des capitaux unifiés, à partir de 1887 (1)	18,931,348 59	
	à 3 ½ p. % des dépenses utiles effectuées depuis 1887	298,998 06	
Reste à amortir			1,282,546,905 34
CAPITAL UTILE engagé dans les lignes exploitées			1,345,418,244 20
Sommes engagées dans les travaux en cours.	Par l'Etat	2,366,060 52	4,278,135 89
	Intérêts intercalaires y relatifs	411,917 58	
	A forfait pour compte de l'Etat	1,500,157 79	
Amortissement indirect.	Aliénations d'immeubles (2)	3,686,850 02	5,439,924 89
	Participation des villes dans divers travaux	391,181 88	
	Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond	1,361,892 99	
	Ensemble. . . . . fr.		1,355,136,304 98

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

DOIT. N° III. — COMPTE DE

Dépenses d'exploitation de 1891. Évaluation.	Services communs . . . . . fr.	1,339,650 »	84,412,919 35	(1)84,464,020 »
	Voies et travaux	19,491,930 01		
	Traction et matériel	39,602,469 68		
	Transports	22,026,559 66		
	Perception et contrôle des recettes et contrôle des matières	1,952,310 »		
Crédits supplémentaires pour les exercices périmés et clos et rattachés au Budget de l'exercice 1891 . . . . . fr.			51,100 65	
Balance : recettes nettes de l'exploitation (1) . . . . . fr.				58,351,469 49
			Fr.	142,815,489 49

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

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux utiles engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décembre 1886.	Capital réglé	Intérêts. . fr.	41,586,659 68	46,067,565 26	53,861,156 97
			Amortissemt.	4,020,770 »		
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts. . .	429,754 78		
			Amortissemt.	30,380 80		
	Capital dépensé depuis 1887 . .		Intérêts. . .	2,514,462 34	2,639,923 80	
			Amortissemt.	125,461 49		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes					4,653,667 94	
Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale. .					500,000 »	
Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1). .					17,500 »	64,782 09
Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps					47,282 09	
Solde pour balance . . .		Encaisse de l'exploitation (2)			37,169,611 83	156,187,707 41
		Intérêts en compte courant (3)			119,018,095 58	
					Fr.	210,113,646 47

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

(2) Savoir : fr. 32,679,299-31 + 58,351,469-49 — 53,861,156-97 = fr. 37,169,611-83.

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

L'EXPLOITATION. — *Exercice* 1891. AVOIR.

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs . . . . . .fr.	46,099,527 15	142,736,211 33
	Tickets d'entrée dans les stations	155,870 60	
	Bagages	1,108,934 92	
	Petites marchandises.	9,225,472 39	
	Grosses marchandises	80,975,111 59	
	Finances	234,978 73	
	Équipages	57,994 46	
	Chevaux et bestiaux	1,410,773 33	
	Produits extraordinaires (*voir* détails pp. 48 et 49)	3,467,548 16	
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. .			79,278 16
		Fr.	(²)142,815,489 49

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

Exercice 1891. — *Charges et ressources.*

Solde au 31 décembre 1890 . . .	De l'encaisse de l'exploitation (¹). . . . .fr.	32,679,299 31	145,643,503 63
	Des intérêts en compte courant (¹).	112,964,204 32	
Intérêts à 3 ½ p. °/o des soldes accumulés.		5,097,522 63	64,470,142 84
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1891		58,351,469 49	
Intérêts de ces recettes nettes $\left(\frac{3\,1/2\text{ p. °/o}}{2}\right)$		1,021,150 72	
		Fr.	210,113,646 47

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

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

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891 (1).
Recettes brutes . . . . . des transports et produits extraordinaires.	116,439,621 30	124,057,764 23	131,525,110 04	136,855,369 87	141,190,895 75	142,736,211 33
Recettes brutes . . . . . diverses.	89,887 36	79,981 89	87,506 41	64,714 47	60,923 32	79,278 16
Intérêts des soldes actifs (*a*)	3,837,898 71	3,309,269 12	3,686,599 40	4,214,234 32	4,750,479 87	5,097,522 63
Intérêts réciproques en compte courant sur les recettes et les dépenses d'exploitation (*a*).	1,012,259 17	1,005,342 47	1,078,722 54	1,088,597 15	1,001,110 47	1,021,150 72
Ressources totales.	121,379,666 54	128,452,357 71	136,377,938 39	142,222,915 81	147,003,409 11	148,934,162 84
Dépenses d'exploitation	65,916,550 15	66,689,605 26	69,971,328 50	74,714,532 80	84,045,523 46	84,464,020 »
Transports en service effectués sur les lignes concédées avant 1885	867,634 26	157,962 15	13,474 69	447 47	»	»
Parts de recettes et redevance fixe versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	4,324,382 90	4,554,734 73	4,630,024 43	4,885,906 14	5,076,115 53	5,153,667 91
Intérêts y relatifs en compte courant (*a*)	54,420 17	43,424 60	40,630 62	44,943 05	46,603 50	47,282 09
Intérêts des avances faites par le Trésor pour faciliter l'approvisionn. des rails (*a*).	80,000 »	25,846 57	17,500 »	17,500 »	17,500 »	17,500 »
Charges des capitaux . . . . . à 4 p. % Intérêts	48,401,887 99	»	»	»	»	»
Charges des capitaux . . . . . à 4 p. % Amortissement	3,131,712 39	»	»	»	»	»
Charges des capitaux . . . . . à 3 1/2 p. % Intérêts	»	42,663,593 69	42,950,159 85	43,400,591 44	43,901,980 91	44,530,876 77
Charges des capitaux . . . . . à 3 1/2 p. % Amortissement	»	3,536,325 57	3,679,537 06	3,837,693 31	4,000,178 43	4,176,612 29
Dépenses totales.	122,776,587 86	117,671,492 57	121,302,655 15	126,901,644 21	137,087,901 83	138,389,959 06
Solde . . . . . Insuffisance	1,396,921 32	»	»	»	»	»
Solde . . . . . Excédent	»	10,780,865 14	15,075,283 24	15,321,301 60	9,915,507 28	10,544,203 78
Situation non compris les intérêts en compte courant repris sous les littera (*a*).						
Solde . . . . . Insuffisance	6,112,659 03	»	»	»	»	»
Solde . . . . . Excédent	»	6,535,524 72	10,368,091 92	10,080,913 18	4,228,020 74	4,490,312 52

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

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

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	RECETTES BRUTES — RECETTES des transports et des produits extraordinaires.	RECETTES BRUTES — RECETTES diverses encaissées par les Domaines (1)	RECETTES nettes DISPONIBLES pour intérêts et amortissement des capitaux	DÉPENSES. — DÉPENSES budgétaires définitives	DÉPENSES. — A DÉDUIRE frais de parachèvement	DÉPENSES. — RESTE dépenses d'exploitation proprement dites	Coefficients des frais d'exploitation
1835	13 5	268,997 50	365 »	100,515 06	168,847 44	»	168,847 44	52 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	227,886 46	1,189,988 72	»	1,189,988 72	83 91
1838	202 6	3,097,833 40	434 26	329,651 02	2,768,616 64	»	2,768,616 64	88 69
1839	273 3	4,249,825 04	33,061 82	1,199,892 63	3,082,994 23	»	3,082,994 23	71 89
1840	324 7	5,335,167 05	20,779 33	2,277,952 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	3,002,385 18	4,479,474 31	»	4,479,474 31	59 71
1843	485 5	8,994,439 33	34,362 54	3,634,967 35	5,393,854 52	»	5,393,854 52	59 73
1844	539 6	11,226,310 87	21,149 88	5,270,433 72	5,977,027 03	»	5,977,027 03	53 14
1845	559 8	12,401,750 22	19,099 99	6,114,565 06	6,306,285 15	»	6,306,285 15	50 77
1846	559 8	13,572,573 03	26 998 19	6,446,292 44	7,153,278 78	84,328 »	7,069,950 78	52 14
1847	569 6	14,696,735 62	79,652 48	5,274,902 68	9,501,485 42	435,008 50	9,066,476 92	61 36
1848	594 9	12,227,775 61	75,050 68	3,445,313 82	8,857,512 47	254,334 »	8,603,178 47	69 93
1849	624 6	13,241,431 78	50,096 75	5,127 421 80	8,164,106 73	179,352 »	7,984,754 73	60 07
1850	624 6	15,059,346 48	47 250 06	5,911,729 15	9,194,867 39	149,634 »	9,045,233 39	59 88
1851	624 6	16,288,164 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	8,912,450 97	8,495 317 18	239,596 »	8,255,721 18	47 42
1853	631.4	19,678,228 90	67,684 16	9,732,551 96	10,013,300 08	230,029 80	9,783,330 28	49 55
1854	638 6	22,667,730 23	80,835 29	11,456,126 03	11,292,448 49	260,430 »	11,031,958 49	48 50
1855	632.4	24,510,116 74	113,826 37	11,565,486 41	13,038,256 70	330,097 50	12,728,159 20	51 69
1856	713 1	24,378,540 38	126,548 44	10,066,800 15	14,638,288 67	311,921 »	14,326,367 67	57 99
1857	744.6	25,507,617 32	91,327 42	11,078,085 95	14,520,858 79	583,564 60	13,937,294 19	54 44
1858	745 7	27,277,926 01	102,850 30	12,418,834 37	14,961,971 94	409,445 »	14,552,526 94	53 15
1859	745 7	28,050,999 70	96,569 40	13,671,799 97	14,505,769 13	424,057 »	14,081,712 13	49 97
1860	747 2	29,001,994 38	83,925 17	15,413,295 05	14,272,624 50	179,095 »	14,093,529 50	47 48
1861	748 6	33,651,264 63	81,927 03	18,369,295 85	15,363,895 81	225,730 »	15,138,165 81	44 88
1862	748 6	32,548,265 76	113,435 61	17,453,165 01	15,208,556 46	283,393 58	14,925,162 78	45 70
1863	748 6	33,868,435 59	107,978 72	18,193,450 61	15,782,953 70	156,319 55	15,626,634 15	45 99
1864	748 6	36,099,002 58	230,914 32	18,957,800 75	17,472,116 15	88,065 90	17,384,050 25	47 48
1865	749 2	38,318,780 18	104,866 80	18,662,361 44	19,761,285 54	69,406 35	19,691,879 19	51 25
1866	789 8	38,188,974 36	117,961 64	14,906,820 93	23,400,115 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	107,369 »	24,134,038 65	60 08
1868	862.7	41,852,330 98	135,492 58	17,913,759 51	24,074,064 05	72,396 70	24,001,667 35	57 16
1869	862 7	43,387,254 90	122,274 75	18,829.156 88	24,680,372 77	263,830 »	24,416,542 77	56 12
1870	868 7	45,306,479 22	68,195 36	19,440,569 16	25,934,105 42	302,905 »	25,631,200 42	56 49
1871	1,422 2	66,906,259 29	64,498 47	31,666,772 70	35,303,985 06	296,945 »	35,007,040 06	52 27
1872	1,469 6	69,664,288 46	172,988 04	27,209,169 85	42,628,166 65	416,772 92	42,211,333 73	60 44
1873	1,871 1	85,822,196 70	153,768 14	23 018,586 13	62,957,378 71	346,816 »	62,610,562 71	72 82
1874	1,925.1	87,160,707 76	125,834 43	26,711,178 12	60,375,364 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	109,735 42	32,682,775 35	57,946,882 91	222,444 68	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	203,854 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	160,085,161 34	105 708 99	40,744,101 51	59,446,768 82	449,091 23	58,997,677 59	58 89
1880	2,702.1	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	2,840 8	113,395,143 27	102,343 69	41,832,932 11	71,664,954 85	658,272 34	71,006 282 51	62 56
1882	2,975 3	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	3,045 3	121,847,653 15	101,086 62	48,527,668 48	73,421,071 37	319 286 20	73,101,785 17	59 94
1884	3,100 2	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	3,144 3	119,669,431 99	104,474 24	49,719,232 73	70,054,673 50	172,230 24	69,882,443 26	58 35
1886	3,171 2	116,439,621 30	89,887 36	50,612,958 51	65,916,500 15	6,207 20	65,910,292 95	56 56
1887	3,187 9	124,057,764 23	79,981 89	57,448,140 86	66,689,605 26	»	66,689,605 26	53 72
1888	3,198 1	131,525,110 04	87,506 41	61,641 287 95	69,971,328 50	»	69,971,328 50	53 16
1889	3,206 7	136,855,369 87	64,714,47	62 205,551 54	74,714,532 80	»	74,714,532 80	54 57
1890	3,219 8	141,190,895 75	60,923 32	57,206,295 61	84,045,523 46	»	84,045,523 46	59 50
1891	3 240 7	142,736,211 33	79,278 16	58,351,469 49	(2)84,464,020 »	»	(2)84,464,020 »	59 14
		3,025,201,834 88	4,786,996 04	1,252,915,627 45	1,777,073,203 47	11,090,438 79	1,765,982,764 68	
		3,029,988 830 92						

(1) Non compris la valeur des immeubles vendus, s'élevant à fr 3,686,950-02 (annexe n° X) et déduite du capital de premier établissement (annexe II) à titre d'amortissement indirect

(2) Chiffres approximatifs.

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

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Etudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Etudiants	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,034	863,198	38.35	11.20	12.15	101,360 »	20,309 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,263	1,267,573	28.50	10.45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 35
1874 . .	257,692	196,682	1,720,436	28.50	10.45	13. »	204,615 79	35,065 80	232,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,324,100	28.50	10.45	13. »	228,660 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	201,712	2,553,112	26.20	10.95	13.70	244,705 »	47,919 80	352,538 42
1877 . .	389,522	308,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,883 05	50,909 »	347,796 35
1878 . .	412,656	382,930	3,001,172	25.05	11.30	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 39
1879 (1).	(2)515,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,137 50	356,701 10
1880 (3).	800,835	645,215	4,266,676	31.75	14.30	12.60	601,809 »	96,533 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,136	5,285,580	33.13	12.85	13.18	645,707 22	130,409 »	734,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36.81	13.27	13.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1883 (4).	1,780,802	1,261,796	7,025,396	36.48	12.99	13.80	1.275,282 86	192,348 »	803,229 70
1884 . .	2,608,088	1,234,874	7,402,392	37.88	12.93	13.71	1,802,751 12	187,317 »	834,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14.89	2,064,660 53	192,029 50	923,822 40
1886 . .	3,320,890	1,347,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,351,917 19	197,954 53	982,298 18
1887 . .	3,697,578	1,448,914	9,623,510	38.22	12.62	14.37	2,714,712 11	215,758 07	1,112,372 28
1888 . .	4,146,620	1,530,258	11,294,984	38.27	12.67	14.64	3,073,653 02	228,625 39	1,327,767 82
1889 . .	4,417,136	1,628,460	12,314,642	37.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 13
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,388,322	38.66	12.78	14.70	3,529,329 18	256,986 78	1,723,455 09
1891 . .	5,258.906	1,789,016	16,209,074	38.90	12.98	14.75	4,027,450 60	279,105 83	1,953,114 35

(1) A partir de 1879, les agents de l'administration et leurs enfants jouissent d'une réduction de 50 p. °/o sur les prix d'abonnements.
(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.
(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.
(4) Reduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

N° VIII. — *Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation.* — *Exercices* 1891 *et* 1890.

N° VIII. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.		ANNÉE 1891. CHIFFRES approximatifs.	ANNÉE 1890. CHIFFRES définitifs (1).	DIFFÉRENCES POUR 1891. En plus.	En moins.
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	469,500 »	489,504 91	»	20,004 91
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	122,200 »	119,653 15	2,546 85	»
	Matériel et fournitures de bureau	604,000 »	502,493 06	101,506 94	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	50,000 »	40,000 »	10,000 »	»
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessiteuse	40,000 »	39,998 »	2 »	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	42,950 »	44,892 »	»	1,942 »
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	11,000 »	6,276 80	4,723 20	»
		1,339,650 »	1,242,817 92	+ 96,832 08	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,535,750 »	1,701,016 92	»	165,266 92
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,912,480 »	10,573,523 96	338,956 04	»
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	4,810,000 »	4,810,000 »	»	»
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,236,810 »	2,220,457 87	16,352 13	»
		19,493,040 »	19,304,998 75	+ 190,041 25	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,725,340 »	1,782,580 01	»	57,240 01
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	12,312,000 »	11,800,000 »	512,000 »	»
	Primes d'économie et de régularité	646,600 »	394,376 10	52,223 90	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	8,979,160 »	10,056,674 15	»	1,077,514 15
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	15,939,550 »	16,201,351 92	»	261,801 92
		39,602,650 »	40,434,962 18	— 832,352 18	
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	9,915,310 »	9,314,916 38	600,393 62	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	6,754,400 »	6,545,800 »	208,600 »	»
	Primes pour encourager la marche régulière des trains	595,000 »	589,768 13	5,231 87	»
	Frais d'exploitation	2,325,000 »	2,274,200 »	48,800 »	»
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,515,000 »	1,781,562 01	»	266,562 01
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	1,147,680 »	775,362 19	372,317 81	»
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	24,000 »	24,000 »	»	»
		22,074,390 »	21,105,608 71	+ 968,781 29	
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,850,400 »	1,861,119 90	»	10,719 90
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	96,910 »	91,016 »	5,894 »	»
	Primes	5,000 »	5,000 »	»	»
		1,952,310 »	1,957,135 90	— 4,825 90	
Ensemble		84,464,020 »	84,043,523 46	+ 418,496 54	
Dépenses approximat. portées au compte de 1890.		»	84,212,670 »		

(1) Y compris fr. 535,310-79 de crédits supplémentaires et de créances arriérées, rattachés à l'exercice 1890, en vertu de la loi de comptabilité.

DE L'EXPLOITATION. — *Exercices* 1891 *et* 1890.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1891.	Année 1890.	DIFFÉRENCES POUR 1891.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs	46,255,397 75	45,090,957 16	1,164,440 59	»
Bagages	1,108,954 92	1,080,355 90	28,599 02	»
Petites marchandises	9,225,472 39	8,900,651 69	524,820 70	»
Grosses —	80,975,111 59	81,070,947 11	»	95,835 52
Équipages	234,978 75	219,083 58	15,895 35	»
Finances	57,994 46	53,031 85	4,962 61	»
Chevaux et bestiaux	1,410,775 33	1,455,513 96	»	44,740 65
Produits extraordinaires (détails p. 53)	5,467,548 16	5,320,374 70	147,175 46	»
Ensemble. . . . . fr.	142,736,211 55	141,190,895 75	1,685,891 75	140,576 15
Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	79,278 16	60,923 52	18,354 84	»
			1,704,246 57	140,576 15
Recettes brutes totales. . . fr.	142,815,489 49	141,251,819 07	1,563,670 42	
Parts de recettes servies aux compagnies dont l'État exploite les lignes	4,655,667 91	4,576,115 53	(1) 77,552 38	
	138,161,821 58	136,675,703 54	+ 1,486,118 04	

(1) Recette en plus pour les sociétés, à déduire de l'excédent pour obtenir l'augmentation des produits au profit du Trésor.

IX. — *Répartition et encaissement*

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES de l'exploitation.	Parts des lignes concédées et exploitées par L'ÉTAT.	RESTE pour le Trésor.	AU COURS de l'exercice.	APRÈS LA CLÔTURE de l'exercice
1835	268,997 50	»	268,997 50	268,997 50	»
1836	825,152 85	»	825,152 85	825,152 85	»
1837	1,416,982 94	»	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1838	3,097,833 40	»	3,097,833 40	2,786,901 31	310,932 09
1839	4,249,825 04	»	4,249,825 04	3,845,897 95	403,927 09
1840	5,335,167 05	»	5,335,167 05	5,335,167 05	»
1841	6,226,333 66	»	6,226,333 66	6,225,625 56	708 10
1842	7,458,774 29	»	7,458,774 29	7,458,774 29	»
1843	8,994,439 33	»	8,994,439 33	8,939,284 17	55,155 16
1844	11,226,310 87	»	11,226,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845	12,401,750 22	»	12,401,750 22	12,322,653 18	79,097 04
1846	13,572,573 03	»	13,572,573 03	13,572,573 03	»
1847	14,696,735 62	46,368 32	14,650,367 30	14,587,693 70	62,673 60
1848	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,923,332 43	154,552 60
1849	13,241,431 78	305,510 87	12,935,920 91	12,594,467 42	341,453 49
1850	15,059,346 48	388,155 61	14,671,190 87	(1) 14,671,190 87	»
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	»
1852	17,337,238 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	»
1853	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	»
1854	22,667,739 23	899,855 64	21,767,883 59	21,266,649 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	428,362 90
1856	24,578,540 38	1,424,423 90	23,154,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,683,006 08	25,594,919 93	24,559,007 73	1,002,250 36
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,601,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,057 83
1861	31,951 531 47	1,990,516 15	29,941,015 32	28,765,829 92	1,175,185 40
	1,719,733 16	»	(2) 1,719,733 16	(2) 1,719,733 16	
1862	32,548,265 76	2,000,941 10	30,547,324 66	29,095,873 79	1,492,966 42
1863	33,868.435 59	2,147,171 22	31,721,264 37	30,242,274 77	1,478,989 60
1864	36,099,002 58	2,357,471 18	33,741,531 40	32,396,931 »	1,344,600 40
1865	38,518,780 18	2,480,408 34	35,838,371 84	33,714,008 25	1,894,670 53
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,788,850 61	1,902,707 30
1867	40,001,392 95	3,372,306 88	36,629,086 07	32,168,933 95	4,645,628 45
1868	41,852,330 98	3,671,291 68	38,181,039 30	36,614,965 73	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,195 09
1870	45,306,479 22	3,473,132 97	41,833,346 25	38,413,318 69	3,411,712 20
1871	66,906 259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,988,803 31	59,675,485 15	54,165,427 34	4,265,098 82
1873	72,644,574 63	10,933,325 51	61,711,249 12	54,995,538 99	6,784,714 09
	13,177,622 07	»	(3) 13,177,622 07	(3) 10,847,111 07	2,330,511 »
1874	73,783,794 44	10,914,315 02	62,869 479 42	58,568,319 68	5,197,688 51
	13,376,913 32	»	(4) 13,376,913 32	11,018,099 16	2,367,247 31
1875	89,124,045 81	11,240,308 29	77,883,737 52	73,545,506 50	2,848,444 19
1876	90,319,922 84	10,034,785 75	80,485,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877	90,309,704 84	3,261,685 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878	94,205,915 14	3,464,483 63	90,741,431 51	86,705,476 35	4,204,414 51
	1,491,183 78	»	(5) 1,491,183 78	(5) 1,227,462 42	263,721 36
1879	99,387,861 41	3,620,424 41	95,767,437 »	91,428,519 79	4,758,544 67
	697,299 93	»	(6) 697,299 93	(6) 573,979 08	123,320 85
1880	113,785.288 40	4,504,122 39	109,281,166 01	105,123,670 82	4,193,371 90
1881	113,395,143 27	4,590,590 83	108,804,552 44	103,765,692 19	5,187,908 43
1882	119,256,301 41	4,210,746 28	115,045,555 13	111,375,679 68	3,758,184 06
1883	121,847,653 15	4,283,359 31	117,564,293 84	113,676,564 36	3,922,743 78
1884	120,103,201 14	4,138,796 97	115,964,404 17	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,669,451 99	3,920,998 44	115,748,453 55	113,260,619 62	2,439,395 48
1886	116,459,621 30	3,824,382 90	112,615,238 40	110,619,693 83	2,847,500 57
1887	124,057,764 23	4,054,734 73	(7) 120,003,029 50	116,970,065 90	3,175,669 60
1888	131,525,110 04	4,130,024 43	127,395,085 61	124,321,097 90	2,697,659 81
1889	136,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,548,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	135,479,651 34	3,135,128 88
1891	142,756.211 33	4,655,667 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2,755,091 87
	3,025,201,834 88	164,426,042 55	2,860,775,792 33		

des recettes brutes.

EFFECTUÉS. POUR chaque exercice.	EFFECTUÉS. DEPUIS L'ORIGINE.	SOMMES à RECOUVRER.	Parts du Trésor DANS LES RECETTES du chemin de fer.	*Observations.*
268,997 50	268,997 50	»	268,997 50	(1) Y compris fr. 11,386-85 de primes perçues par l'Administration des chemins de fer de l'État et dont le remboursement avait été déduit abusivement des recettes en 1849. (*Voir* Compte général des finances pour l'année 1852, pp. 116 et 154.)
825,152 85	1,094,150 35	»	1,094,150 35	
1,416,982 94	2,511,113 29	»	2,511,113 29	
3,097,833 40	5,608,946 69	»	5,608,946 69	
4,249,825 04	9,858,771 73	»	9,858,771 73	
5,335,167 05	15,193,938 78	»	15,193,938 78	
6,226,333 66	21,420,272 44	»	21,420,272 44	(2) Recettes effectuées sur la ligne de Mons à Manage. En déduisant de cette somme les dépenses d'exploitation de Mons à Manage, on retrouve la recette nette de fr. 978,498-72, qui, seule, a été portée dans le Compte général des finances.
7,458,774 29	28,879,046 73	»	28,879,046 73	
8,994,439 33	37,873,486 06	»	37,873,486 06	
11,226,310 87	49,099,796 93	»	49,099,796 93	
12,401,750 22	61,501,547 15	»	61,501,547 15	
13,572,573 03	75,074,120 18	»	75,074,120 18	
14,650,367 30	89,724,487 48	»	89,724,487 48	
12,077,885 03	101,802,372 51	»	101,802,372 51	(3) Recettes faites en 1873 sur les lignes rachetées du Grand-Luxembourg. Cette somme est portée en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
12,955,920 91	114,758,293 42	»	114,758,293 42	
14,671,190 87	129,409,484 29	»	129,409,484 29	
15,885,488 47	145,294,972 76	»	145,294,972 76	(4) *Voir* renvoi (7).
16,913,207 54	162,208,180 30	»	162,208,180 30	(5) et (6). Recettes faites en 1878 et en 1879 pour le service provisoire des Flandres. Ces deux sommes sont portées en compte de tiers dans les écritures du Trésor.
19,070,468 26	181,278,648 56	»	181,278,648 56	
21,767,885 59	203,046,534 15	»	203,046,534 15	
23,230,743 73	226,277,277 88	77,955 26	226,355,213 14	
23,061,188 25	249,338,466 13	170,863 49	249,509,329 62	
24,143,081 94	273,481,548 07	26,318 16	273,507,866 23	(7) Y compris fr. 8,433-15, qui portent la recette du Luxembourg, pour 1874, à fr. 15,585,346-47.
25,621,238 09	299,102,786 16	»	299,102,786 16	
26,313,346 93	325,416,133 09	»	325,416,133 09	
27,760,104 15	353,176,237 24	41,515 55	353,217,752 79	(8) Recettes litigieuses à régler, savoir : Bassins-Houillers à porter en surséance indéfinie . . . . . fr. 627,102 13 — Gand à Eecloo . . . . 426,861 32 — Ensemble. . fr. 1,053,963 45
31,660,748 48	384,836,985 72	41,515 55	384,878,501 27	
30,588,840 21	415,425,825 93	»	415,425,825 93	
31,721,264 37	447,147,090 30	»	447,147,090 30	
33,741,531 40	480,888,621 70	»	480,888,621 70	
35,608,687 78	516,497,309 48	229,684 06	516,726,993 54	
34,691,537 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 83	626,198,300 62	447,372 54	626,645,673 16	
39,849,772 91	666,048,073 53	422,259 35	666,470,332 88	
41,825,030 89	707,873,104 42	430,574 77	708,303,679 19	
57,172,844 33	765,045,948 75	1,216,301 97	766,262,250 72	
58,428,526 16	823,474,474 91	2,463,260 96	825,937,735 87	
61,780,273 08 13,177,622 07	898,452,370 06	2,394,237 »	900,826,607 06	
63,766,008 19 13,585,346 47	975,583,724 72	1,497,708 23	977,081,432 95	
76,393,950 69	1,051,977,675 41	2,987,495 06	1,054,965,170 47	
80,470,164 97	1,132,447,840 38	3,002,467 18	1,135,450,307 56	
87,179,948 92	1,219,627,789 20	2,870,538 10	1,222,498,327 30	
90,909,890 86 1,491,183 78	1,312,028,863 84	2,702,078 73	1,314,730,942 39	
96,187,064 46 697,299 93	1,408,913,228 23	2,320,176 27	1,411,233,404 50	
109,317,042 72	1,518,230,270 95	2,325,892 16	1,520,556,163 11	
108,955,600 62	1,627,185,871 57	2,084,884 24	1,629,268,755 81	
115,135,863 74	1,742,317,735 31	2,023,896 53	1,744,341,631 84	
117,599,308 14	1,859,917,043 45	2,023,896 53	1,861,940,939 98	
116,099,536 77	1,976,016,580 22	2,023,896 53	1,978,040,476 75	
115,700,013 10	2,091,716,593 32	2,023,896 53	2,093,740,491 85	
113,467,194 40	2,205,183,789 72	1,057,722 03	2,206,241,511 75	
120,145,735 50	2,325,329,525 22	1,057,722 03	2,326,387,247 25	
127,221,757 71	2,452,551,282 93	1,057,722 03	2,453,609,004 96	
132,469,463 73	2,585,020,746 66	1,057,722 03	2,586,078,468 69	
136,614,780 22	2,721,635,526 88	1,057,722 03	2,722,693,248 91	
138,086,302 »	2,859,721,828 88	(8) 1,053,963 45	2,860,775,792 33	

X. — *Produits divers encaissés par le Département*

Années

ANNÉES.	ALIÉNATIONS, SUBSIDES, ETC. Soustrait du capital.		LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides des villes, etc. 1	Aliénations et ventes d'immeubles. 2	de terrains. 3	de bâtiments. 4	de cafés-restaurants 5	d'herbages d'oseraies, etc. 6	de vidanges. 7	du mobilier et du matériel hors d'usage 8	d'objets non réclamés. 9	d'arbres, de plantations d'herbages. 10
1835	»	»	»	»	»	»	»	365 »	»	»
1836	»	»	461 16	»	»	»	»	»	»	»
1837	»	»	892 34	»	»	»	»	»	»	»
1838	»	»	25 »	»	»	»	»	»	409 26	»
1839	»	»	1,170 69	»	»	»	»	30,997 90	893 23	»
1840	»	»	11,258 65	»	»	»	»	8,814 19	706 49	»
1841	»	15,043 31	19,834 19	»	»	»	»	24,314 93	11,266 31	»
1842	»	248,515 77	23,571 91	»	»	»	106 »	17,189 81	2,220 48	»
1843	»	310,862 07	24,534 91	»	»	»	70 »	3,110 49	6,667 14	»
1844	»	63,338 53	16,032 59	»	15 »	»	56 31	2,256 65	2,769 30	»
1845	»	157,624 05	15,377 37	»	52 »	»	350 16	50 »	3,270 46	»
1846	»	305,630 90	13,512 40	»	25 »	»	386 50	208 »	2,480 18	»
1847	»	70,619 61	18,988 44	»	22,853 46	»	782 24	2,272 80	3,583 90	»
1848	»	59,933 38	17,025 86	»	22,158 47	»	712 18	12,839 70	3,479 20	»
1849	»	86,651 54	9,904 64	»	13,041 93	9,518 98	509 84	3,077 53	94 »	2,830 05
1850	»	38,985 90	9,050 78	»	12,899 »	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661 10
1851	»	25,591 17	8,787 65	»	12,226 37	8,918 15	583 »	3,958 25	2,650 32	3,450 25
1852	»	2,745 50	8,700 19	»	27,021 87	11,545 45	642 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83
1853	»	775 »	8,817 69	»	25,815 69	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 03	5,090 »
1854	»	4,533 22	8,879 49	»	26,738 65	10,334 10	577 »	5,371 60	3,345 70	4,947 60
1855	»	9,130 30	8,770 79	»	25,235 65	10,391 15	647 50	4,962 50	3,705 40	47,537 25
1856	1,361,692 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	10,463 68	355 »	26,670 90	12,088 32	813 »	13,203 70	5,119 70	12,884 50
1858	»	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	919 »	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,299 24	39,003 13	10,185 07	241 67	29,435 58	9,328 30	1,961 »	2,893 70	3,779 40	8,849 11
1860	»	34,135 77	9,658 12	3,759 »	30,328 75	11,688 02	1,984 »	199 »	3,429 60	3,975 50
1861	»	26,593 03	9,149 66	577 25	32,251 05	11,460 13	2,154 »	2,461 70	3,234 93	3,894 50
1862	»	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,108 63	17,910 90	1,990 »	5,975 50
1863	104,000 »	1,905 83	12,981 57	1,115 93	29,867 15	9,147 76	1,015 »	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000 »	53,113 28	9,320 19	1,247 78	29,008 57	10,661 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,266 50
1865	»	13,308 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 »	9,438 75	4,145 65	6,541 27
1866	744 14	5,284 39	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,730 »	1,264 »	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	1,241 50	37,591 »	9,777 »	4,755 54
1868	»	2,805 33	9,914 40	1,485 »	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,927 50
1869	»	129,148 73	10,559 05	2,129 68	55,653 05	7,863 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761 »
1870	»	18,250 69	10,970 24	1,832 88	(1)	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369 »
1871	»	15,308 49	11,235 57	1,354 18	»	13,564 53	3,879 30	9,406 »	13,457 76	11,089 70
1872	»	5,344 09	11,823 27	20,295 61	»	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1873	»	2,423 48	11,417 02	9,248 47	»	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	»	11,229 65	12,746 70	9,611 29	»	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926 »
1875	»	7,573 50	76,259 25	16,815 03	»	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,011 80
1876	»	105,708 65	13,867 69	19,463 69	»	13,460 61	2,628 15	4,127 »	26,898 15	5,484 72
1877	»	49,233 89	20,196 77	20,115 79	»	13,294 95	1,723 83	16,244 »	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	5,495 85
1879	»	100,057 16	28,210 64	16,388 94	»	21,418 50	2,165 20	16,286 »	12,314 30	7,248 51
1880	»	121,263 86	29,262 65	15,175 52	»	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1881	»	235,102 05	29,062 87	13,260 13	»	16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 »	7,500 16
1882	»	104,268 53	27,595 89	14,094 »	»	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 25	»	11,812 »	12,475 20	4,094 70
1888	»	111,474 39	22,326 38	11,089 19	»	11,673 34	»	15,707 84	18,437 98	5,982 01
1889	»	159,874 82	22,137 88	4,744 07	»	10,050 96	»	10,559 50	12,215 73	2,950 50
1890	»	63,168 35	20,976 68	6,464 56	»	7,460 54	»	5,700 »	15,120 42	2,161 50
1891	»	(2) 42,674 71	19,507 25	7,129 21	»	7,424 75	»	19,508 62	15,824 »	6,433 »
	1,753,074 87	3,686,850 02	891,221 05	310,414 23	700,805 42	514,362 74	58,940 83	711,883 56	517,399 54	351,472 23

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

(2) Fr. 0-62, encaissés en 1891 pour l'exercice 1890, ont été reportés à ce dernier exercice, *voir* p. 49.

des Finances pour compte du chemin de fer.

1835 à 1891.

Argent non réclamé. 11	Droits d'affichage. 12	Excédants de droits d'encan sur fonds d'adjudication. 13	Produits des lignes du Grand Luxembourg 14	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines. 15	Ensemble (col. 3 à 15). 16	Droits de magasinage. 17	A comptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances 18	Ensemble des produits indirects portés au CR (col 16, 17 et 18). 19	TOTAUX. (col. 1, 2 et 19) 20
»	»	»	»	»	365 »	»	»	365 »	365 »
»	»	»	»	»	461 16	»	»	461 16	461 16
»	»	»	»	»	892 24	»	»	892 24	892 24
»	»	»	»	»	434 26	»	»	434 26	434 26
»	»	»	»	»	33,061 82	»	»	33,061 82	33,061 82
»	»	»	»	»	20,779 33	»	»	20,779 33	20,779 33
»	»	»	»	»	55,475 43	»	»	55,475 43	70,516 74
»	»	»	»	»	43,088 20	»	»	43,088 20	291,603 97
»	»	»	»	»	34,382 54	»	»	34,382 54	345,244 61
»	»	»	»	»	21,149 88	»	»	21,149 88	84,488 41
»	»	»	»	»	19,099 99	»	»	19,099 99	176,724 04
»	»	»	»	»	16,533 08	10,465 11	»	26,993 19	332,529 09
»	»	»	»	»	48,480 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	10,771 36	»	50,096 75	136,748 29
178 59	»	124 81	»	»	32,176 98	15,073 08	»	47,250 06	86,235 96
87 79	»	101 84	»	»	40,803 62	9,023 »	»	49,826 62	75,417 79
»	»	»	»	»	65,453 41	5,376 05	»	70,829 46	73,574 96
285 77	»	»	»	»	53,302 16	14,381 »	»	67,683 16	68,458 16
146 87	»	»	»	»	60,342 21	20,493 08	»	80,835 29	85,368 51
»	»	»	»	»	104,251 24	9,575 13	»	113,826 37	122,956 67
615 75	»	»	»	»	119,465 77	7,082 67	»	126,548 44	1,494,826 93
228 60	»	»	»	»	82,027 40	9,300 02	»	91,327 42	110,037 16
2,089 81	»	»	»	»	72,553 20	30,327 10	»	102,680 30	146,068 22
673 46	»	»	»	»	67,347 29	29,222 11	»	96,569 40	413,871 77
992 96	»	»	»	»	65,015 15	17,910 02	»	83,925 17	118,060 94
1,032 »	»	»	»	»	66,515 22	15,411 81	»	81,927 03	108,520 06
730 57	»	»	»	»	81,005 67	32,449 94	»	113,455 61	114,761 72
330 84	»	»	»	»	80,918 95	27,059 77	»	107,978 72	213,884 55
1,067 56	»	»	»	»	70,926 08	19,988 24	140,000 »	230,914 32	287,027 60
279 95	»	»	»	»	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	13,468 85	»	»	»	144,976 09	189 63	20,000 »	165,165 72	189,367 34
1,509 70	16,296 55	»	»	»	135,369 94	122 64	»	135,492 58	138,297 91
1,976 24	19,398 85	»	»	»	122,226 75	48 »	»	122,274 75	231,423 48
772 73	(1)	»	»	»	68,195 36	(1)	»	68,195 36	85,446 05
511 43	»	»	»	»	64,498 47	»	»	64,498 47	79,806 96
3,920 74	»	»	»	»	172,988 04	»	»	172,988 04	178,332 13
2,601 60	»	»	7,483 80	»	153,768 14	»	»	153,768 14	156,191 62
1,325 27	»	»	22,223 97	»	125,834 43	»	»	125,834 43	127,064 08
2,010 99	»	»	22,508 42	»	171,889 78	»	»	171,889 78	179,463 28
1,899 94	»	»	21,915 47	»	109,735 42	»	»	109,735 42	215,414 07
2,628 51	»	»	»	»	103,656 99	»	»	103,656 99	152,590 88
1,547 47	»	»	»	»	98,794 68	»	»	98,794 68	326,066 31
1,556 90	»	»	»	»	105,708 99	»	»	105,708 99	205,766 15
3,265 87	»	»	»	»	88,786 01	»	»	88,786 01	212,019 87
1,271 46	»	»	»	»	102,343 69	»	»	102,343 69	337,445 74
1,765 67	»	»	»	»	99,131 37	»	»	99,131 37	194,309 90
2,177 43	»	»	»	»	101,086 62	»	»	101,086 62	222,547 19
2,779 05	»	»	»	»	90,285 39	»	»	90,285 39	167,883 75
2,738 65	»	»	»	»	104,474 24	»	»	104,474 24	184,687 02
1,919 23	»	»	»	323 61	89,887 36	»	»	89,887 36	159,740 57
1,947 86	»	»	»	371 80	79,981 89	»	»	79,981 89	241,550 32
1,802 40	»	»	»	487 27	87,506 41	»	»	87,506 41	193,980 80
1,482 95	»	»	»	563 88	64,714 47	»	»	64,714 47	224,589 29
2,127 26	»	»	»	912 36	60,923 32	»	»	60,923 32	124,091 67
2,210 32	»	»	»	1,241 01	79,278 16	»	»	79,278 16	121,952 87
57,317 02	50,589 85	2,520 51	74,131 66	3,899 93	4,214,958 62	342,037 42	200,000 »	4,786,996 04	10,226,020 93

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

		DATES des reprises.	1890.	1891.		
				DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.
A. Lignes construites	directement par l'État. .	—	768,738	(1) 657,972	(2) 110,239	768,211
	à forfait pour son compte	—	700,928	16,789	685,974	702,763
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions.	Tournai à Jurbise. . . .	14 juillet 1847	42,143	42,143	»	42,143
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	43,701	43,701	»	43,701
	Braine-le-Comte à Gand.	5 janv. 1867	55,798	55,798	»	55,798
	Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	18,581	16,161	2,420	18,581
	Plateaux de Herve . . .	25 juillet 1872	34,105	»	34,105	34,105
	Spa à la frontière Grand-Ducale.	16 sept. 1872	54,749	»	54,749	54,749
	Hesbaye-Condroz. . . .	22 nov. 1875	74.351	»	74,351	74,351
			323,428	157,803	165,625	323,428
C. Lignes rachetées moyennant annuités a servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	30,142	25,001	5.141	30,142
	Luxembourg (3)	1 janv. 1873	308,524	226,658	82,158	308,816
	Bassins-Houillers (4) . .	1 janv. 1871	653,982	107,298	537,519	644,817
			992,648	358,957	624,818	983,775
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa (5) . . .	16 sept. 1872	12,453	»	12,453	12,453
	Dendre-et-Waes (6) . . .	9 juin 1853	102,919	102,134	1,613	103,747
	Lignes des Flandres . .	1 janv. 1878	242,341	»	241,274	241,274
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	9,242	9,242	»	9,242
	Anvers à la frontière néerlandaise	1 juillet 1880	26,989	26,989	»	26,989
	Marbehan à Virton . . .	15 mars 1881	31,781	»	31,781	31,781
	Lierre à Turnhout . . .	1 mars 1882	36,989	»	36,989	36,989
			462,714	138,365	324,110	462,475
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (*A.* + *C.* + *D.*)		»	2.925,028	1,172,083	1,745,141	2,917,224
Longueur totale exploitée par l'État (7)		»	3,248,456	1,329,886	1,910,766	3,240,652

(1) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 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 et de la conversion en titres 5 1/2, des obligations et des actions privilégiées de la Compagnie, dont l'État avait assumé les charges depuis le 1er janvier 1873.

(4) Racheté par annuités le 1er janvier 1877 (*voir* page 517 du Compte rendu de 1878).

(5) Racheté comptant le 1er janvier 1877, loi du 25 juin 1877.

(6) — 1er mai 1877, —

(7) Chiffres rectifiés pour 1890.

N° XII. — *Importance du matériel de traction en 1891.*

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

		LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE		
		avec un essieu moteur.	avec deux essieux moteurs.	avec trois essieux moteurs.	avec quatre essieux moteurs.	Locomotives indépendantes.	Locomotives tenders.	Total.
Nombre d'unités (1)		17	363	1,549	87	1,401	615	2,016
Nombre d'essieux moteurs		17	726	4,647	348	3,953	1,785	5,738
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	37,434	1,061,400	8,007,738	600,040	7,535,100	2,171,512	9,706,612
	Par locomotive	2,202	2,924	5,169	6,897	5,378	3,534	4,815
	Par essieu moteur	2,202	1,462	1,723	1,724	1,906	1,217	1,692
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	233,920	8,850,030	55,600,210	4,360,800	49,124,980	19,919,980	69,044,960
	Par locomotive	13,760	24,380	35,894	50,124	35,064	32,390	34,248
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	450,500	11,086,050	50,819,800	3,404,800	47,830,150	17,931,000	65,761,150
	Par locomotive	26,500	30,540	32,808	39,136	34,140	29,156	32,619
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	590,750	12,700,650	58,257,060	4,360,800	52,681,180	23,228,080	75,909,260
	Par locomotive	34,750	34,988	37,609	50,124	37,603	37,769	37,643

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités		1,268
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	13,480,320
	Par tender	10,631
Poids moyen en kilogrammes des tenders en services.	En tout	28,122,420
	Par tender	22,178

(1) Non compris les voitures à vapeur.

N° XIII. — *Situation de l'effectif du matériel*

ANNÉES.	ENTRÉES. Première établissem.t — Extensions.	ENTRÉES. Renouvellement. Matériel neuf.	ENTRÉES. Renouvellement. Matériel transformé.	ENTRÉES. Total.	SORTIES. A renouveler. Matériel démoli.	SORTIES. A renouveler. Matériel transformé.	SORTIES. Total.	Accroissement ou diminution du parc.	Effectif au 31 décembre : Existant.	Effectif au 31 décembre : Devant exister d'après colonne 2.	Balance de renouvellement : Avance.	Balance de renouvellement : Arriéré.
Locomotives.												
1835 à 1869	358	(1) 189	51	598	474	51	225	+ 373	373	358	15	»
1870	»	(1) 4	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13	»
1871	(2) 167	28	16	211	4	16	20	+ 191	562	525	37	»
1872	54	35	7	96	13	7	20	+ 76	638	579	59	»
1873	75	(3) 1	9	85	8	9	17	+ 68	706	654	52	»
1874	86	»	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	»
1875	(4) 203	»	»	203	6	»	6	+ 197	979	943	36	»
1876	78	»	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	»
1877	26	»	3	29	7	3	10	+ 19	1,066	1,047	19	»
1878	(5) 32	»	25	57	13	25	38	+ 19	1,085	1,079	6	»
1879	(6) 53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,149	1,132	17	»
1880	(7) 131	4	8	143	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	»
1881	(8) 184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,447	9	»
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	»
1883	(9) 118	14	»	132	15	»	15	+ 117	1,687	1,663	24	»
1884	66	3	»	69	16	»	16	+ 53	1,740	1,729	11	»
1885	35	46	»	81	(10) 33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»
1886	29	7	»	36	32	»	32	+ 4	1,792	1,793	»	1
1887	20	1	»	21	34	»	34	— 13	1,779	1,813	»	34
1888	14	»	»	14	(11) 23	»	23	— 9	1,770	1,827	»	57
1889	35	29	»	64	23	»	23	+ 41	1,811	1,862	»	51
1890	74	43	»	117	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13
1891	64	39	»	103	(12) 10	»	10	+ 93	2,016	2,000	16	»
	2,000	513	167	2,680	497	167	664					
		680										

(1) Dans ce chiffre sont comprises les locomotives construites à l'Arsenal de Malines, avec pièces principales fournies par l'industrie, savoir : 8 en 1859; 14 en 1860; 6 en 1861; 4 en 1862; 4 en 1863; 3 en 1864; et 1 en 1870.
(2) Dont 156 reprises à la Société générale d'exploitation.
(3) Provenant de la transformation d'un tender (Sturock).
(4) Dont 106 venant des lignes du Luxembourg; 50 acquises par l'État en 1874, pour assurer le service sur ce nouveau réseau; et 2 venant de la Compagnie de Hesbaye-Condroz.
(5) Dont 5 reprises aux lignes des Flandres.
(6) Dont 8 reprises aux lignes des Flandres et 5 reprises au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul.
(7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres.
(8) — 4 — à la ligne de Marbehan à Virton.
(9) — 6 — — de Lierre-Turnhout.
(10) — 9 cédées à la Société anonyme « La Métallurgique ».
(11) — 4 vendues.
(12) — 1 vendue.

ANNÉES.	ENTRÉES. Première établissem.t — Extensions.	ENTRÉES. Renouvellement. Matériel neuf.	ENTRÉES. Renouvellement. Matériel transformé.	ENTRÉES. Total.	SORTIES. A renouveler. Matériel démoli.	SORTIES. A renouveler. Matériel transformé.	SORTIES. Total.	Accroissement ou diminution du parc.	Effectif au 31 décembre : Existant.	Effectif au 31 décembre : Devant exister d'après colonne 2.	Balance de renouvellement : Avance.	Balance de renouvellement : Arriéré.
Tenders.												
1835 à 1869	316	161	»	477	190	»	190	+ 287	287	316	»	29
1870	»	15	»	15	20	»	20	— 5	282	316	»	34
1871	(1) 112	10	»	122	15	»	15	+ 107	389	428	»	39
1872	59	15	»	74	22	»	22	+ 52	441	487	»	46
1873	79	»	»	79	20	(2) 1	21	+ 58	499	566	»	67
1874	40	(3) 1	»	41	21	»	21	+ 20	(4) 519	606	»	87
1875	(5) 121	50	»	171	21	»	21	+ 150	669	727	»	58
1876	72	(6) 41	»	113	13	»	13	+ 100	769	799	»	30
1877	28	»	»	28	16	»	16	+ 12	781	827	»	46
1878	(7) 12	»	»	12	11	»	11	+ 1	782	839	»	57
1879	(8) 32	»	»	32	24	»	24	+ 8	790	874	»	84
1880	(9) 49	»	»	49	7	»	7	+ 42	832	920	»	88
1881	105	29	»	134	7	»	7	+ 127	(10) 959	953	(11) 6	»
1882	109	14	»	123	17	»	17	+ 106	(12) 1,065	1,062	(12) 3	»
1883	(13) 147	16	»	163	16	»	16	+ 147	(13) 1,212	1,209	(13) 3	»
1884	28	»	»	28	20	»	20	+ 8	(15) 1,220	1,237	»	(15) 17
1885	32	8	»	40	(17) 59	»	59	— 19	(16) 1,201	1,269	»	(16) 68
1886	19	1	»	20	39	»	39	— 19	(18) 1,182	1,288	»	(18) 106
1887	18	»	»	18	39	»	39	— 21	(19) 1,161	1,306	»	(19) 145
1888	12	28	»	40	24	»	24	+ 16	(20) 1,177	1,318	»	(20) 141
1889	36	14	»	50	28	»	28	+ 22	(21) 1,199	1,354	»	(21) 155
1890	19	94	»	113	8	»	8	+ 105	(22) 1,304	1,373	»	(22) 69
1891	62	36	»	98	(24) 19	»	19	+ 79	(23) 1,383	1,435	»	(23) 52
	1,507	533	»	2,040	656	1	657					

(1) Provenant de la Société générale d'exploitation.
(2) Tender Sturock transformé en locomotive de gare.
(3) Provenant de la transformation d'un wagon.
(4) Dont 5 cédés en 1874 au Luxembourg.
(5) Venant des lignes du Grand-Luxembourg.
(6) Dont 1 construit à l'Arsenal, en utilisant la caisse de l'ancien tender Sturock [*voir note* (2)].
(7) Dont 3 repris aux lignes des Flandres.
(8) — 5 — — —
(9) — 9 — — —
(10) Y compris 3 tenders affectés à un service spécial, aux ateliers de Malines et de Luttre.
(11) Dans le chiffre du renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'espèce livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives à tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender :
Effectif des locomotives à tenders indépendants 959
Effectif des tenders affectés au service de ces machines 956
Soit une différence de 3 tenders en moins sur l'effectif et par conséquent de 3 tenders en plus qu'il y a lieu de renouveler.
Le renouvellement des locomotives étant en avance de 9, le renouvellement des tenders sera donc également d'une avance de 9—3=6.
(12) Même observation qu'au n° (11), y compris 36 machines-tenders.
(13) — — (11), — 40 —
(14) Y compris 6 tenders repris à la Compagnie de Lierre-Turnhout.
(15) Même observation qu'au n° (11), y compris 48 machines-tenders.
(16) — — (11), — 37 —
(17) Y compris 9 tenders cédés à la Société « La Métallurgique ».
(18) Même observation qu'au n° (11), y compris 45 machines-tenders.
(19) — — (11), — 52 —
(20) — — (11), — 46 —
(21) — — (11), — 73 —
(22) — — (11), — 84 —
(23) — — (11), — 88 —
(24) Y compris 1 tender vendu.
L'arriéré au 31 décembre 1891 a été établi sans tenir compte de 12 tenders restant à fournir sur fonds de renouvellement.

roulant. — Renouvellement et extensions.

ANNÉES	ENTRÉES. Premier établissement. Extensions. — Matériel neuf.	Premier établissement. Changemt de classification.	Renouvellement. Matériel neuf.	Renouvellement. Matériel transformé.	TOTAL.	SORTIES. Premier établissement. — Changemt de classification.	A renouveler. Matériel démoli.	A renouveler. Matériel transformé.	TOTAL.	AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	BALANCE de RENOUVELLEMENT. Avance.	Arriéré.
Voitures à vapeur.														
1876	2	»	»	»	(1)2	»	»	»	»	+ 2	2	2	»	»
1877	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»
1878	11	»	»	»	11	»	»	»	»	+ 11	13	13	»	»
1879	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	13	»	»
1880	1	»	1	»	2	»	1	»	1	+ 1	14	14	»	»
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	14	»	»
1882	»	»	»	»	»	»	1	»	1	— 1	13	14	»	1
1883	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1884	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+ 1	14	14	»	»
1886	9	»	1	»	10	»	»	»	»	+ 10	24	23	1	»
1887	23	»	»	»	23	»	»	»	»	+ 23	47	46	1	»
1888	3	»	»	»	3	»	»	»	»	+ 3	50	49	1	»
1889	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	50	49	1	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+ 4	54	49	5	
1891	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	
	49	»	7	»	56	»	2	»	2					

(1) Construites à l'Arsenal de Malines.

ANNÉES	Premier établissement. Extensions. — Matériel neuf.	Premier établissement. Changemt de classification.	Renouvellement. Matériel neuf.	Renouvellement. Matériel transformé.	TOTAL.	Premier établissement. — Changemt de classification.	A renouveler. Matériel démoli.	A renouveler. Matériel transformé.	TOTAL.	AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	BALANCE de RENOUVELLEMENT. Avance.	Arriéré.
Véhicules pour trains de voyageurs.														
1835 à 1858	940	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(1)1,143	940	203	»
1859 à 1869	953	»	221	6	1,180	»	403	90	493	+ 687	1,830	1,893	»	63
1870	»	»	71	15	86	»	24	12	36	+ 50	1,880	1,893	»	13
1871	(2)334	»	74	5	413	»	53	»	53	+ 360	2,240	2,227	13	»
1872	139	286	19	»	444	301	45	»	346	+ 98	2,338	2,351	»	13
1873	185	3	3	»	191	229	76	»	305	— 114	2,224	2,310	»	86
1874		32	181	»	213	(3) 1	79	(4) 2	82	+ 131	2,355	2,341	14	»
1875	(5)291	129	(6) 100	»	(6) 520	»	72	(7) 5	77	+ 443	(6)2,798	2,761	(6)37	»
1876	63	»	123	»	186	»	84	»	84	+ 102	2,900	2,824	76	»
1877	57	1	48	»	106	»	65	»	65	+ 41	2,941	2,882	59	»
1878	(8)187	»	157	20	364	»	47	20	67	+ 297	3,238	3,069	169	»
1879	(9)237	»	31	64	332	(10) 1	62	64	127	+ 205	3,443	3,305	138	»
1880	(11)266	»	284	152	702	(10) 1	56	152	209	+ 493	3,936	3,570	366	»
1881	(12) 10	»	22	1	33	»	75	1	76	— 43	3,893	3,580	313	»
1882	(13)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	(14) 51	8	»	139	»	80	»	80	+ 59	4,193	3,991	202	»
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	— 1	4,192	4,068	124	»
1886	11	»	103	»	114	»	68	14	82	+ 32	4,224	4,079	145	»
1887	26	»	105	»	131	»	62	40	102	+ 29	4,253	4,105	148	»
1888	306	»	7	»	313	»	43	9	52	+ 261	4,514	4,411	103	»
1889	210	»	24	2	236	»	62	13	75	+ 161	4,675	4,621	54	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+ 51	4,726	4,665	61	»
1891	128	»	5	»	133	»	41	1	42	+ 91	4,817	4,793	24	»
	4,823	503	1,724	284	6,394	533	1,739	448	2,720					

1er établisst. 5,326 — 2,008 — 2,187

Montant des sorties . . . . . 533 — 203 Excédent des entrées sur les sorties au 31 décemb. 1858.

Reste. . . 4,793 — Total. 2,211

(1) Dont 6, provenant de la ligne de Mons à Manage, renseignés au compte-rendu de 1859, bien qu'utilisés en 1857.
(2) Dont 319 repris à la Société générale d'exploitation.
(3) Une voiture déduite pour rectification.
(4) Transformés en bureaux.
(5) Dont 7 repris à la Compagnie de Hesbaye-Condroz, + 245 restant des 259 repris, fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 39 autres acquis par l'État pour assurer le service des lignes du Luxembourg.
(6) Non compris 3 voitures construites et livrées en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876.
(7) Dont 3 transformés en bureaux.
(8) Dont 44 repris aux lignes des Flandres.
(9) Dont 33 repris aux lignes des Flandres et 9 repris au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul.
(10) Affecté au service du train royal.
(11) Dont 38 repris aux lignes des Flandres.
(12) 10 véhicules repris à la ligne de Marbehan à Virton.
(13) Dont 28 repris à la ligne de Lierre à Turnhout.
(14) — 51 wagons à marchandises passés dans la catégorie du matériel à voyageurs.

N° XIII (*suite*). — *Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extensions.*

ANNÉES.	ENTRÉES. Premier établissement. Extensions. — Matériel neuf.	Premier établissement. Changemt de classification.	Renouvellement. Matériel neuf.	Renouvellement. Matériel transformé.	TOTAL.	SORTIES. Premier établissement — Changemt de classification.	A renouveler. Matériel démoli.	A renouveler. Matériel transformé.	TOTAL.	RÉGULARISATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Existant.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE : Devant exister d'après colonnes 2 3 et 7.	BALANCE de RENOUVELLEMENT Avance.	BALANCE de RENOUVELLEMENT Arriéré.
Véhicules pour trains de marchandises.														
1835 à 1858	7,336	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(1) 6,963	7,336	»	373
1859 à 1869	3,972	»	3,190	73	7,235	»	4,036	10	4,046	+ 3,189	10,152	11,308	»	1,156
1870	476	»	1,210	12	1,698	»	338	15	353	+ 1,345	11,497	11,784	»	287
1871	(2) 9,261	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,912	21,045	»	133
1872	(3) 1,623	301	639	»	2,563	286	254	»	540	+ 2,023	22,935	22,683	252	»
1873	451	229	1	»	681	3	339	(4) 2	342	+ 339	23,274	23,360	»	86
1874	23	»	6	»	29	32	210	»	244	— 215	23,059	23,351	»	292
1875	(5) 5,463	»	(6) 789	2	5,954	429	296	(4) 4	429	+ (6) 5,525	(6) 28,584	28,385	(6) 199	»
1876	1,139	»	(7) 613	1	1,753	»	601	»	601	+ 1,152	29,736	29,524	212	»
1877	523	»	757	1	1,281	(8) 6	556	1	563	+ 718	30,454	30,041	413	»
1878	(9) 1,034	»	210	91	1,335	»	661	91	752	+ 583	31,037	31,075	»	38
1879	(10) 986	»	520	136	1,642	(11a) 516	447	136	1,099	+ 543	31,580	31,545	35	»
1880	(12) 3,448	»	8	331	3,757	(11b) 52	358	331	741	+ 3,016	34,596	34,911	»	315
1881	(13) 3,363	»	103	559	4,025	»	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	»	457
1882	(14) 3,924	»	»	40	3,964	»	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	»	814
1883	466	»	424	27	917	»	505	27	532	+ 385	41,769	42,664	»	895
1884	200	»	586	(16) 1	787	(15) 51	609	»	660	+ 127	41,896	42,813	»	917
1885	1	»	404	(17) 6	411	»	593	»	593	— 182	41,414	42,814	»	1,400
1886	»	»	210	14	224	»	682	»	682	— 458	40,956	42,814	»	1,858
1887	»	»	»	40	40	»	405	»	405	— 365	40,591	42,814	»	2,223
1888	270	»	1,730	10	2,010	»	280	»	280	+ 1,730	42,321	43,084	»	763
1889	738	»	265	13	1,016	»	280	2	282	+ 734	43,055	43,822	»	767
1890	764	»	100	24	888	»	(18) 411	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	1,063
1891	»	»	»	(19) 22	22	»	313	»	313	— 291	43,232	44,586	»	(20) 1,354
	45,131	530	11,861	1,403	51,589	1,075	13,012	1,233	15,320					
1er établiss^t.	45,661		13,264				14,245							
Montant des sorties. . . .	1,075				Excédent des sorties sur les entrées au 31 décembre 1858 .		373							
Reste. . .	44,586				Total. . . .		14,618							

(1) Dont 697, provenant de la ligne de Mons à Manage, renseignés aux comptes-rendus de 1859 et de 1860, bien qu'utilisés en 1857.
(2) Dont 8,100 repris à la Société générale d'exploitation.
(3) — 45 — — —
(4) Transformés en magasins.
(5) Dont 41 repris à la Compagnie de Hesbaye-Condroz, + 3,091 restant des 3,184 repris, fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 2,016 acquis par l'État pour assurer le service sur les lignes du Luxembourg, + 15 acquis par le même pour l'ancien réseau.
(6) Non compris 461 wagons construits et livrés en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876.
(7) Non compris 10 wagons construits et livrés en 1876, sur les fonds de l'exercice 1877, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1877.
(8) Dont 5 pour rectification du nombre de démolis.
(9) — 95 repris aux lignes des Flandres.
(10) Dont 96 repris aux lignes des Flandres et 48 repris au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul.
(11a) Comprenant 513 wagonnets pour l'entretien de la route supprimés des états de situation du matériel et 3 vieilles caisses portées par erreur comme wagons de secours fermés.
(11b) Wagons de secours plats supprimés des états de situation de la Direction de la traction et du matériel.
(12) Dont 165 repris aux lignes des Flandres.
(13) — 52 — à la ligne de Marbehan à Virton.
(14) — 51 — — Lierre à Turnhout.
(15) 51 véhicules passés dans l'effectif du matériel à voyageurs.
(16) Wagons bâché à eau provenant d'un tender transformé.
(17) — provenant de la transformation d'un tender.
(18) Dont 86 véhicules pour régularisations d'écritures.
(19) Régularisations d'écritures.
(20) L'arriéré au 31 décembre 1891 a été établi sans tenir compte de 610 wagons, restant à fournir sur fonds de renouvellement.

N° XIV. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE TOTALE exprimée en kilogrammes. 1	ARRIÉRÉ TOTAL exprimé en kilogrammes. 2	BALANCE		*Observations.*
			AVANCE. 3	ARRIÉRÉ. 4	
31 décembre 1873.	811,024	546,141	264,883	»	
— 1874.	778,800	546,141	232,659	»	
— 1875.	758,472	546,141	212,331	»	
— 1876.	723,764	546,141	177,623	»	
— 1877.	706,304	548,343	157,961	»	
— 1878.	665,156	550,545	114,611	»	
— 1879.	741,700	552,747	188.953	»	
— 1880.	700,482	552,747	147,735	»	
— 1881.	838.638	552,747	285,891	»	
— 1882.	910,428	555,603	354,825	»	
— 1883.	892,558	560,007	332,551	»	
— 1884.	869,428	577,783	291,645	»	
— 1885.	970,279	575,581	394,698	»	
— 1886.	891,798	577,783	314,015	»	
— 1887.	743,456	587,901	155,555	»	
— 1888.	608,376	592,305	16,071	»	
— 1889.	814,022	701,473	112,549	»	
— 1890.	953 555	721,119	232,436	»	
— 1891.	1,250,153	763,253	486,900	»	

La puissance de traction des moteurs tangentiellement aux roues motrices est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5\ P\ d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche en atmosphères;

d — le diamètre des cylindres en mètres;
l — la course des pistons en mètres;
D — le diamètre des roues motrices en mètres.

N° XV. — *Matériel de traction. — Balance de renouvellement d'après la valeur « argent » du matériel.*

ANNÉES.	DÉMOLITION.			RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — AVANCE VALEUR en argent.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée. 1	VALEUR d'achat du matériel démoli pendant l'année considérée. 2	Ensemble. 3	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement antérieurement au 31 décembre de l'année précédant l'année considérée. 4	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement pendant l'année considérée. 5	Ensemble. 6	7
1874	9,309,123	506,800	9,815,923	14,375,308	3,500	14,378,808	4,562,885
1875	9,815,923	335,800	10,151,723	14,378,808	241,845	14,620,653	4,468,930
1876	10,151,723	428,489	10,580,212	14,620,653	201,420	14,822,073	4,241,861
1877	10,580,212	365,390	10,945,602	14,822,073	»	14,822,073	3,876,471
1878	10,945,602	549,816	11,495,418	14,822,073	»	14,822,073	3,326,655
1879	11,495,418	507,570	12,002,988	14,822,073	1,189,000	16,011,073	4,008,085
1880	12,002,988	597,690	12,600,678	16,011,073	183,800	16,194,873	3,594,195
1881	12.600,678	776,953	13,377,631	16,194,873	1,070,055	17,264,928	3,887,297
1882	13,377,631	598,463	13,976,094	17,264,928	1,283,310	18,548,238	4,572,144
1883	13,976,094	762,280	14,738,374	18,548,238	753,612	19.301,850	4,563,476
1884	14,738,374	515,730	15,254,104	19,301,850	145,200	19,447,050	4,192,946
1885	15,254,104	1,930,094	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	4,652,373
1886	17,184,198	1,757,897	18,942,095	21,836,571	399,651	22,236,222	3,294,127
1887	18,942,095	1,889,778	20,831,873	22,236,222	67,308	22,303,530	1,471,657
1888	20,831,873	1,177,499	22,009,372	22,303,530	137,032	22,440,562	431,190
1889	22,009,372	1,185,954	23,195,326	22,440,562	1,582,390	24.022,952	827,626
1890	23,195,326	285,509	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	2,708,225
1891	23,480,835	527,679	24,008,514	26,189,060	2,539,033	28,728,093	4,719,579

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.

N° XVI. — *Balance de renouvellement du matériel de transport. — Valeur argent* (1).

ANNÉES.	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — Avance. VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel démoli antérieurement au 31 décembre de l'année précédente. 1	VALEUR d'achat du matériel démoli au cours de l'année. 2	MOINS-VALUE du matériel transformé pour service de la route, des embranchements, etc. 3	Ensemble. 4	VALEUR d'achat du matériel renouvelé du 1er janvier 1867 au 31 décembre de l'année précédente. 5	SOMMES dépensées pour le matériel renouvelé pendant le cours de l'année. 6	Ensemble. 7	8
1874	10,927,296	»	1,688,964	12,616,260	13,682,475	1,363,250	15,045,725	2,429,465
1875	10,927,296	1,063,896	1,813,512	13,804,704	15,045,725	3,364,800	18,410,525	4,605,821
1876	11,991,192	1,834,464	1,865,892	15,691,548	18,410,525	2,949,275	21,359,800	5,668,252
1877	13,825,656	1,631,928	1,854,252	17,311,836	21,359,800	1,149,130	22,508,930	5,197,094
1878	15,457,584	1,783,248	1,782,084	19,022,916	22,508,930	1,749,704	24,258,634	5,235,718
1879	17,240,832	1,361,880	1,200,084	19,802,796	24,258,634	1,465,367	25,724,001	5,921,205
1880	18,602,712	1,124,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1881	19,727,136	959,136	1,740,180	22,426,452	28,045,971	434,275	28,480,246	6,053,794
1882	20,686,272	1,108,128	1,685,472	23,479,872	28,480,246	»	28,480,246	5,000,374
1883	21,794,400	1,387,488	1,548,120	24,730,008	28,480,246	1,298,794	29,779,040	5,049,032
1884	23,181,888	1,832,136	2,243,028	27,257,052	29,779,040	1,332,607	31,111,647	3,854,595
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,111,647	266,105	31,377,752	2,628,452
1886	26,801,928	1,948,536	1,633,092	30,383,556	31,377,752	826,560	32,204,312	1,820,756
1887	28,750,464	1,264,104	1,434,048	31,448,616	32,204,312	467,120	32,671,432	1,222,816
1888	30,014,568	875,328	1,331,616	32,221,512	32,671,432	3,793,992	36,465,424	4,243,912
1889	30,889,896	973,104	1,715,736	33,578,736	36,465,424	708,218	37,173,642	3,594,906
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1891	33,178,320	926,544	1,574,892	35,679,756	38,254,679	»	38,254,679	2,574,923

Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui alimente le budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(1) *Voir* détails annexes XVI, XVII et XVIII du Compte rendu de 1890.

N° XVII. — *Tableau du parcours kilométrique*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	Trains de voyageurs.			
	TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	
	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.
Trafic.				
Voitures à voyageurs — 1re classe	13.751,765	2,881,141	1,252	184,319
Voitures à voyageurs — 2e	14,357,392	1,037,549	849	222,513
Voitures à voyageurs — 3e	69,472,865	1,403,516	3,095	456,305
Voitures à voyageurs — Mixtes	21,378.517	2,856,218	2,404	96,675
Voitures à voyageurs — Voitures à vapeur	1,225,182	»	»	2,802
Voitures à voyageurs — fourgons	4,516,691	»	»	21,630
	124,702,412	8,178,424	7,600	984,444
Voitures cellulaires	406,792	»	311	7
Wagons à bagages — Fourgons	26,025,255	2,477,460	4,146	315,361
Wagons à bagages — Locomotives fourgons	1,248,447	»	»	»
	27,273,702	2,477,460	4,146	315,361
Wagons A B	1,858.337	»	»	»
— marqués vitesse	396,390	»	8,054	»
Trucks pour équipages (1)	6,571	»	129	»
Boxes pour chevaux (1)	190,259	12,805	343	414
Wagons coke et laine (1)	»	»	»	»
— fermés	359,970	1,291,272	26,213	25,440
— ouverts	»	»	»	»
Parcours du matériel chargé pour le trafic — sur le réseau de l'État	153,294,801	11,790,898	46,766	1,335,663
Parcours du matériel chargé pour le trafic — sur sections étrangères	1,899,632	169,063	»	»
Ensemble pour le trafic	167.154,394		1,382,429	
Parcours à vide.				
Trucks pour équipages (1)	3,538	»	70	»
Boxes pour chevaux (2)	102,447	6,895	185	221
Wagons coke et laine (2)	»	»	»	»
Wagons à marchandises — fermés	»	»	»	»
Wagons à marchandises — ouverts	»	»	»	»
Service.				
Voitures à voyageurs	1,384,183	»	»	»
— cellulaires	88	»	»	»
— postes	2,136,248	603,479	1,190	5,084
Wagons à bagages	3,005	»	»	»
— A. B	»	»	»	»
Trucks pour équipages et boxes pour chevaux	»	»	»	»
Wagons coke et laine	»	»	»	»
Wagons à marchandises — fermés — chargés	»	»	»	»
Wagons à marchandises — fermés — vides	»	»	»	»
Wagons à marchandises — ouverts — chargés	»	»	»	»
Wagons à marchandises — ouverts — vides	»	»	»	»
Wagons traîneaux ou lestés à frein	153,864	»	»	»
Parcours du matériel improductif de recettes — sur le réseau de l'État	3,779,692	610,074	1,445	5,305
Parcours du matériel improductif de recettes — sur sections étrangères	3.681	»	»	»
Ensemble improductif de recettes	4.393.447		6,750	
Total général du parcours du matériel — sur le réseau de l'État	157.074,193	12,400,972	»	»
Total général du parcours du matériel — sur sections étrangères (4)	1.903,313	169.063	»	»
Parcours total par espèces de trains	171,547,841		(7) 1,389,179	

RÉCAPITULATION DES PARCOURS

Dans les trains de l'État (report)	158,977,806
— étrangers (report)	48,211
Sur les lignes étrangères dans les trains étrangers	7,960,600
Parcours total du matériel de l'État	166,986,617

(1) Véhicules pour le trafic. — Parcours à charge, estimé à 65 p. °/o des parcours effectués par ces véhicules.
(2) — à vide. Parcours estimé à 35 p. °/o des parcours effectués par ces véhicules.
(3) Répartition faite entre les wagons fermés et ouverts au prorata des parcours des véhicules de l'État de ces deux espèces.
(4) Wagons fermés. — Parcours estimé à 25 p. °/o des parcours de ces deux espèces de véhicules réunis.

du matériel de transport pendant l'année 1891.

Trains de marchandises.				Ensemble des trains.			
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.		TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.
101,084	6,968	2	4,824	13,852,849	2,888,409	1,254	189,143
107,180	3,676	6	6,756	14,464,572	1,041,225	855	229,269
1,252,423	42,926	131	13,435	70,725,288	1,446,442	3,226	469,940
546,086	23,818	9	6,227	21,924,603	2,880,036	2,413	102,902
20,966	»	»	»	1,246,148	»	»	2,802
283,439	»	»	8,791	4,800,130	»	»	30,421
2,311,178	77,388	148	40,033	127,013,590	8,255,812	7,748	1,024,477
»	»	7	»	406,792	»	318	7
18,738,614	58,788	407	116,347	44,763,869	2,536,248	4,523	431,708
3,264	»	»	»	1,251,711	»	»	»
18,741,878	58,788	407	116,347	46,015,580	2,536,248	4,523	431,708
530,020	»	8	»	2,388,357	»	8	»
809,197	»	564	»	1,205,587	»	8,618	»
342,681	»	265	»	349,252	»	394	»
353,627	573	413	425	543,886	13,378	756	536
15,160,719	»	9,285	»	15,160,719	»	9,285	»
49,705,283	(3) 14,158,466	130,037	(1) 425,668	50,065,253	15,449,738	156,270	461,108
44,834,433	(3) 41,255,843	489,510	(5) 1,277,004	144,834,433	41,255,843	489,510	1,277,004
229,593,841	54,046,444	630,664	1,859,177	382,888,642	65,837,342	677,430	3,494,840
3,195,175	1,504,614	»	»	5,094,807	1,673,677	»	»
288,340,074		2,489,841		455,494,468		3,872,270	
184,521	»	142	»	188,059	»	212	»
190,414	308	223	68	292,861	7,203	408	289
8,163,464	»	5,000	»	8,163,464	»	5,000	»
25,282,654	(3) 9,351,168	34,614	(1) 150,052	25,282,654	9,351,168	34,614	150,052
73,532,613	(3) 27,248,030	187,697	(5) 450,156	73,532,613	27,248,030	187,697	450,156
2,620,822	»	»	»	4,005,005	»	»	»
7,609	»	»	»	7,697	»	»	»
11,267	6,273	»	2	2,147,515	609,452	1,190	5,086
425,102	»	»	»	428,107	»	»	»
1,122	»	»	»	1,122	»	»	»
181	»	»	»	181	»	»	»
4,275	»	»	»	4,275	»	»	»
5,600	(3) 143	»	»	5,600	143	»	»
1,672	»	»	»	1,672	»	»	»
3,331,565	(3) 418	»	»	3,331,565	418	»	»
2,392,609	»	»	»	2,392,609	»	»	»
787,903	»	»	»	941,767	»	»	8
115,499,696	35,683,381	227,676	600,286	119,279,388	36,293,455	229,121	605,591
1,443,697	922,959	»	»	1,447,378	922,959	»	»
153,549,733		827,962		157,943,180		834,712	
345,093,537	89,729,825	858,340	2,459,463	502,168,030	102,130,797	906,551	3,800,431
4,638,872	2,427,573	»	»	6,542,185	2,596,636	»	»
441,889,807		(7) 3,317,803		613,437,648		(7) 4,706,982	

DU MATÉRIEL DE L'ÉTAT.

349,732,409	508,710,215
858,340	906,551
193,001,206	200,961,806
543,591,955	710,578,572

(5) Wagons ouverts. — Parcours estimé à 75 p. °/o des parcours de ces deux espèces de véhicules réunis.
(6) Parcours effectué sur les sections étrangères renseignées à l'annexe XXIII, littera *A*, du Compte-rendu de 1889.
(7) Parcours effectué sur les sections de l'État renseignées à l'annexe XXIII, littera *B*, du Compte-rendu de 1889.

N° XVIII.,— *Consommation de charbon des locomotives en 1891 et 1890.*

Années.	Consommations. Désignation des combustibles.	Quantités.	Prix moyen par tonne.	Valeur.	Consommations par train-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre avec train. Quantité.	Valeur.	par locomotive-kilomètre en général. Quantité.	Valeur.	par véhicule-kilomètre. Quantité.	Valeur.	par charge unité-kilomètre transportée. Quantité.	Valeur.	Observations.
		Kilogrammes.	Fr. c	Fr. c.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	
1891	Charbon gailleteux . . .	4,164,200	14.25	59,339 85	18.92	0,190	17.55	0,176	14.08	0,141	1,242	0,012	0.45864	0,00459	(1) Ces charges sont conventionnelles ; elles sont calculées d'après les types des véhicules et l'espèce de trains dans lesquels ces véhicules circulent. Ainsi par exemple : Tout véhicule de l'Etat entrant dans la composition d'un train de voyageurs compte pour 2 unités de charge, sauf les fourgons Etat à 3 essieux, les voitures surhaussées, demi-surhaussées et à couloir qui comptent pour 2 1/2 unités de charge ; etc., etc. Tout wagon *vide* de 10 tonnes circulant dans un train mixte ou dans un train de marchandises compte pour 1 1/4 unité de charge ; les wagons *chargés* de 7 1/2 tonnes à 10 tonnes comptent pour 3 unités de charge et les fourgons de même que les wagons-traineaux comptent également pour 3 unités de charge ; etc., etc.
	— menu demi-gras.	277,784,605	10.70	2,972,295 27											
	— gras.	138,558,150	13. »	1,801,255 95											
	— maigre.	341,172,200	8.28	2,824,905 82											
		761,679,155	10.05	7,657,796 89											
1890	Charbon gailleteux . . .	5,920,400	11.07	65,515 15	18.80	0,205	17.32	0,189	13.70	0,149	1.229	0,013	0.45664	0,00495	
	— menu demi-gras.	406,271,850	12. »	4,874,855 93											
	— gras.	98,391,450	12.27	1,206,771 13											
	— maigre.	240,226,200	8.52	2,046,487 »											
		750,809,900	10.91	8,193,629 21											

	Trains-kilomètre.	Locomotives-kilomètre avec train.	Locomotives-kilomètre à charge, à vide et en manœuvres.	Véhicules-kilomètre chargés et vides.	Charges unités-kilomètre (1).
1891	40,251,858	43,398,688	54,108,247	613,437,648	1,660,859,119
1890	39,931,735	43,358,082	54,790,850	610,851,067	1,644,299,406

N° XIX. — *Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements pendant l'année 1891 et situation au 31 décembre 1891 et 1890.*

	Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1890. Tarif de 1890.	Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1890. Tarif de 1891.	VALEUR des quantités entrées pendant l'année 1891.	ENSEMBLE.	VALEUR des quantités sorties pendant l'année 1891.	EN MAGASIN et dans les dépôts au 31 décembre 1891.
Voies et travaux.						
Valeur des matériaux. Rails, billes et accessoires — neufs . .	4,694,907 »	»	»	»	»	4,451,131 »
Rails, billes et accessoires — de remploi	3,249,794 »	»	»	»	»	3,440,492 »
Rails, billes et accessoires — vieux . .	1,351,429 »	»	»	»	»	880,704 »
Ensemble (1). . .	9,296,130 »	»	»	»	»	8,772,327 »
Traction et exploitation.						
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.						
a. *Objets et matières neufs.*						
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	454,346 87	450,503 81	10,059,333 67	10,509,837 48	10,077,401 74	432,435 74
Combustibles	488,754 72	455,710 32	6,630,195 70	7,085,906 02	6,632,594 53	453,311 49
Huiles d'éclairage.	73,101 57	64,062 83	909,252 61	973,315 44	913,561 04	59,754 40
Huiles et matières de graissage.	108,616 33	108,429 34	1,280,326 21	1,388,755 55	1,292,886 46	95,869 09
Bois de construction	821,992 »	799,872 31	1,619,426 39	2,419,298 70	1,695,972 92	723,325 78
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	2,743,702 92	2,832,168 97	8,338,015 80	11,170,184 77	8,431,453 33	2,738,731 44
Acier, fonte et fer divers . . .	552,176 31	508,806 01	1,271,488 29	1,780,294 30	1,398,864 61	381,429 69
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	363,949 38	360,024 11	2,348,173 83	2,708,197 94	2,299,537 60	408,660 34
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	121,263 59	133,210 35	555,167 75	688,378 10	575,448 89	112,929 21
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	136,772 97	134,445 30	1,444,484 96	1,278,930 26	1,070,338 81	208,591 45
Matières et objets divers . . .	1,130,554 36	1,126,909 74	5,784,711 65	6,911,621 39	6,109,002 16	802,789 23
b. *Objets et matières non utilisables.*						
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (2).	238,838 49	229,489 83	834,490 59	1,064,980 42	771,587 44	293,392 98
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux (2).	295,439 01	369,556 93	1,670,399 16	2,038,956 09	1,614,314 97	424,641 12
Total. . .		7,573,189 85				7,135,861 96
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.						
Stations et ateliers	1,459,821 69	1,343,074 03	10,699,667 75	12,042,741 78	10,579,849 94	1,462,891 84
Sections.	565,539 17	558,941 97	976,792 41	1,535,734 38	923,279 35	612,455 03
Pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons .	339,041 30	336,907 31	311,406 25	648,313 56	390,601 43	257,712 13
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons. Roues neuves ou considérées comme telles à utiliser	5,753,880 »	5,753,880 »	1,773,440 »	7,865,740 »	2,278,215 »	5,437,292 »
Roues considérées comme mitrailles dépassant la réserve et pouvant être utilisées	338,420 »	338,420 »				150,233 »
Ensemble (1) (2) .	15,986,210 68	15,904,413 16	56,206,773 02	72,111,186 18	57,054,740 22	15,056,445 96
Valeur totale des approvisionnements.	25,282,340 68					23,828,772 96

(1) Déduction faite des matériaux vendus et non encore livrés fin d'exercice (*voir* p. 24 et 40-41, ainsi que l'annexe XXI).
(2) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables (*voir* annexe XXII).
(3) Non compris fr. 502-60 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XX. — *Magasins et dépôts. — Mouvement en valeurs* (¹). — *Année* 1891.

(Valeurs comprises dans les données de l'annexe XIX.)

NOMENCLATURE.	Approvisionnements restant au 1er janvier 1891. (Tarif de 1891.)	Approvisionnements restant au 31 décembre 1891. (Tarif de 1891.)	DIFFÉRENCES pour modifications apportées au tarif, le 1er janvier 1892. En plus. — A ajouter.	En moins. — A déduire.	VALEUR des matières dont les comptables des dépôts demeurent reliquataires. (Tarif de 1892.)
Ans	277,074 06	247,193 53	2,249 24	12,196 60	237,246 17
Anvers-Dam	170,341 48	197,407 32	6,013 57	33,238 07	170,182 82
Braine-le-Comte	232,039 54	202,923 58	1,092 09	11,915 43	192,100 24
Bruxelles (dépôt des imprimés, etc.)	107,439 13	85,250 57	5,513 26	»	90,763 83
Bruxelles-Quartier-Léopold	475,946 69	483,063 32	3,407 86	40,750 60	445,722 58
Gand (Gentbrugge)	907,641 16	1,007,786 77	8,816 66	99,744 77	916,858 66
Jemelle	494,016 98	399,343 93	1,700 62	41,726 17	359,318 38
Liége	93,705 96	143,410 69	1,566 22	16,561 19	128,415 72
Luttre	894,907 89	704,555 55	13,844 15	61,885 85	656,513 85
Malines (ateliers centraux)	2,264,666 77	2,127,317 98	74,124 04	178,220 85	2,023,221 17
Malines (magasin central)	603,028 75	454,554 02	9,826 44	13,223 55	451,156 91
Malines (dépôt du timbre)	20,932 33	23,349 17	»	1,162 87	22,186 30
Mons (Cuesmes)	1,031,449 11	1,059,703 53	12,627 69	91,419 82	980,911 40
Totaux	7,573,189 85	(²)7,135,861 96	140,781 84	602,045 77	6,674,598 03

(¹) Ce tableau ne comprend pas les approvisionnements qui se trouvent à la disposition des services consommateurs : *voir* l'annexe suivante.

(²) Non compris fr. 502-60 d'approvisionnements appartenant aux voies et travaux, et emmagasinés dans les deux dépôts de Malines.

N° XXI. — *Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts.*

(Développements à l'appui de l'annexe XIX pour la partie Traction et Exploitation.)

N° XXI. — *Quantités et valeurs des principaux*

(Développements à l'appui de l'annexe XIX

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1890. QUANTITÉS.	1890. VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	Kil.	17,456	9,784 02
2	Acier fondu en barres, pièces forgées brutes et ajustées.	—	12,932	33,828 25
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	111,669	30,376 74
4	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Friedmann).	Pièce.	16	2,403 »
5	Appareil d'alimentation pour locomotive (système Dixon).	—	28	2,415 »
6	Appareil d'alimentation pour locomotives (système Shaw et Giffart)	—	3	450 »
7	Balai ordinaire	—	44,108	3,996 63
8	Bandages divers	Kil.	1,772,779	420,544 83
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender. . .	Pièce.	11,914	25,822 20
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westinghouse)	—	12,263	15,574 12
11	— en bois pour frein	—	56,748	32,904 68
12	Bois d'acajou en planches et madriers.	M³	2	872 54
13	— d'allumage neuf et vieux	—	2,527	12,203 76
14	— de chêne au m³.	—	409	84,508 19
15	— de frêne débité en planches et madriers.	—	40	4,611 54
16	— de sapin divers.	—	2,409	206,418 48
17	— de pitchpine en planches et madriers.	—	5,729	514,935 54
18	Boîtes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	697	3,356 43
19	— à l'huile diverses, à la pièce.	—	8,038	46,144 89
19bis	— — — au kilogr.	Kil.	137,658	56,901 26
20	Boulons polis pour locomotives	—	32,516	22.095 44
21	— — et bruts pour voitures.	—	198,237	83,750 34
22	Boyaux en caoutchouc divers.	Pièce.	4,812	49,396 82
23	Caoutchouc en feuilles.	Kil.	1,630	8,650 60
24	Chaînes de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	2,089	6,417 40
25	— ordinaires, diverses	Kil.	7,374	2,871 53
26	Chanvre fin	—	9,033	9,928 26
27	Charbons divers (maigre, 1/2 gras, gras gailletteux, etc).	Tonne.	80,595	875,422 07
28	Cheminées en verre et en cristal	Pièce.	124,606	16,550 77
29	Clous d'épingles n°s 1 à 15	Kil.	24,457	6,002 15
30	Coke industriel	Tonne.	357	11,151 25
	A reporter. . . .			2,600,309 »

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

pour la partie Traction et Exploitation.)

	1891.			Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	
9,784 02	20,704	10,279 51	10,276 51	
33,846 94	12,560	29,668 57	29,669 19	
25,959 65	139,586	32,483 80	33,878 11	
2,403 »	21	4,683 »	4,683 »	
1,931 »	38	2,053 »	2,053 »	
450 »	3	450 »	450 »	
4,219 75	41,788	4,178 80	4,178 80	
420,544 83	941,588	294,457 65	294,457 65	
25,821 40	11,469	25,229 30	22,545 48	
15,573 92	7,952	10,130 20	9,651 01	
32,120 37	43,541	22,858 91	19,079 09	
788 74	8	1,996 52	2,600 96	
10,376 99	5,118	24,570 52	24.566 32	
85,577 87	268	47,714 31	47,712 31	
4,304 85	79	7,894 45	8,919 92	
198,797 42	2,069	170,895 55	151,931 59	
492,379 11	5,403	466,695 33	466,686 77	
3,173 90	918	4,426 50	4,227 40	
46,456 82	11,099	72,884 20	70,076 03	
57,980 44	86,966	42,277 22	38,778 24	
21,645 12	39,204	26,424 15	26,329 39	
79,416 30	179,727	66,232 12	65,567 15	
66,048 »	3,095	45,813 50	49,514 90	
10,710 53	1,320	17,015 97	17,016 38	
7,447 88	5,132	17,978 95	16,428 35	
2,942 23	5,730	2,289 35	2,285 10	
9,934 89	9,182	10,099 65	10,099 65	
787,453 55	63,851	818.430 90	573,865 20	
16,994 93	82,494	11,219 93	12,011 60	
6,096 75	24,562	5,893 38	4,885 21	
9,002 75	332	5,643 71	5,546 46	
2,490,183 95		2,302,865 95	2,029,970 77	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1890. QUANTITÉS.	1890. VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.
	Report.	. . . . .	. . . . .	2,600,309 »
31	Coke d'usine à gaz	Hect.	10,065	10,092 80
32	Colliers pour ressort de suspension de voiture	Pièce.	9,515	43,944 62
33	Coussinets alésés divers à la pièce.	—	14,852	122,013 42
34	— — au kil.	Kil.	21,939	35,075 89
35	Cuivre, bronze jaune et rouge.	—	263,372	419,515 38
36	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	233	103,777 »
37	Déchets de coton divers	Kil.	6,905	3,485 95
38	Draps divers	Mèt. c[t]	93	629 48
39	Éponge ordinaire	Kil.	356	5,851 08
40	Essieux divers	—	274,750	192,560 55
41	Fagots.	Pièce.	14,139	2,122 35
42	Fer battu en barres	Kil.	140,479	38,374 72
43	— en tôle divers	—	517,593	149,503 19
44	— étiré divers	—	431,238	98,332 14
45	— pour barreaux de grilles	—	1,868	445 84
46	— d'angle et profilés	—	354,984	82,951 97
47	Fonte pièces coulées brutes et ajustées.	—	204,891	32,736 24
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	82,740	65,368 96
49	— de pétrole.	—	305,784	41,568 95
50	— de graissage.	—	225,741	88,732 83
51	Métal blanc.	—	18,880	31,009 00
52	Nickel, bronze, etc..	—	37,719	23,531 63
53	Pistons pour locomotives.	Pièce.	65	2,139 12
54	Plomb à plomber	Kil.	9,315	5,650 04
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	22,486	162,203 88
55bis	— — —	Kil.	198,689	94,842 65
56	Robinets en bronze divers	Pièce.	4,061	37,940 29
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Paire	1,133	1,516,750 »
58	— — — — coudé	—	466	1,269,500 »
59	— — non montées	Pièce.	74	92,150 »
60	— — sans bandages	—	31	41,320 »
61	— de tender montés sur essieu	Paire	674	416,700 »
62	— — non montées.	Pièce.	16	4,160 »
63	— — sans bandages	—	»	»
	A reporter.			7,805,288 97

	1891.			Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	
2,490,183 95	. . . . .	2,302,865 95	2,039,970 77	
8,706 40	15,223	14,153 81	13,650 26	
15,202 11	6,455	28,439 45	27,853 40	
88,176 90	3,763	21,724 83	21,743 83	
35,212 69	45,598	83,382 50	83,442 50	
444,843 69	304,330	502,777 12	494,655 61	
133,505 62	97	77,810 »	79,460 »	
3,185 95	73,207	36,603 35	37,364 32	
630 47	3,722	23,153 22	24,834 52	
5,884 47	101	1,670 58	1,551 »	
190,892 76	281,978	168,613 61	170,420 41	
2,124 35	35,262	5,289 30	5,289 30	
24,369 58	110,365	24,758 82	24,898 62	
135,818 37	283,272	73,738 93	52,690 85	
84,179 94	405,748	86,076 38	67,090 78	
427 21	12,602	2,646 42	1,764 54	
78,875 18	322,869	67,549 19	54,830 64	
34,020 02	195,821	32,353 80	29,127 60	
52,956 31	109,223	70,392 61	78,289 16	
36,938 53	175,283	21,172 19	18,054 61	
72,327 22	303,579	96,631 36	94,133 12	
20,336 46	16,002	22,918 50	22,916 40	
23,929 68	10,785	10,730 60	10,730 60	
2,316 90	62	1,760 50	1,548 50	
5,903 41	24,179	9,687 88	9,402 76	
161,349 66	21,526	160,660 55	152,459 16	
94,840 90	212,994	104,030 05	100,116 61	
37,371 52	3,278	28,316 78	27,604 83	
1,516,750 »	1,120	1,466,660 »	1,484,860 »	
1,269,500 »	437	1,179,590 »	1,161,390 »	
92,150 »	67	31,350 »	31,350 »	
11,320 »	44	17,920 »	17,920 »	
116,700 »	630	396,630 »	355,250 »	
4,160 »	»	»	»	
»	»	»	»	
7,625,390 25		7,172,058 28	6,786,664 70	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1890. QUANTITÉS.	1890. VALEUR d'après LE TARIF DE 1890.
	Report.	. . . .	»	7,805,288 97
64	Roues de voiture ou wagon sur essieu	Paire.	7,763	2,794,680 »
65	— — — non montées.	Pièce.	»	»
66	— — — sans bandages	—	18	1,440 »
67	Savon blanc et jaune en briques	Kil.	433	254 66
68	— brun	—	21,159	5,305 52
69	Suif	—	38,113	22,939 07
70	Tampons graisseurs pour boîtes à l'huile.	Pièce.	45,707	17,253 35
71	Tendeurs pour voitures et wagons	—	1,899	21,173 50
72	Torchons en coton	—	15,120	3,772 40
73	Tubes à fumée en laiton.	Kil.	394,858	488,269 16
74	Tuyaux en cuivre rouge.	—	15,635	30,238 86
75	— en fer étiré avec manchons divers.	Mèt. ct.	16,591	10,389 71
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	1,802	4,892 81
77	Verres à vitres.	M²	6,144	10,486 86
78	Vis à bois en cuivre diverses.	Douz.	3,268	282 72
79	— fer diverses	—	98,362	7,718 91
80	Zinc en feuilles	Kil.	9,330	5,627 73
	Totaux.	. . . . .	»	11,230,014 23
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus.	. . . . .	»	3,736,310 41
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie	. . . . .	»	565,539 17
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.	. . . . .	»	454,346 87
	Valeur totale des approvisionnements disponibles calculée au prix du jour.	. . . .	»	15,986,210 68

	1891.			Observations.
VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1891.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1892.	
7,625,390 25	»	7,172,058 28	6,786,664 70	
2,794,680 »	6,896	2,511,875 »	2,606,715 »	
»	»	»	»	
1,440 »	»	»	»	
251 96	402	180 63	180 34	
5,300 88	16,949	4,240 94	4,410 41	
24,709 97	30,160	19,710 43	20,635 39	
16,384 13	54,637	19,331 60	19,568 71	
20,986 53	1,632	18,927 »	17,402 50	
4,136 58	7,373	1,893 52	1,969 17	
671,131 53	284,164	502,794 44	417,424 21	
35,667 81	10,040	22,526 85	20,167 81	
11,448 65	19,069	12,484 01	10,543 13	
4,866 49	3,524	9,572 79	9,572 79	
10,474 47	4,687	7,970 47	9,372 72	
326 83	4,399	450 64	506 85	
10,078 34	197,602	16,391 23	15,773 35	
5,625 91	7,583	4,442 79	4,442 79	
11,242,900 33	»	10,324,850 62	9,945,346 87	
3,652,067 05	»	3,686,704 57	3,507,118 37	
558,941 97	»	612,455 03	601,372 38	
450,503 81	»	432,435 74	420,762 97	
15,904,413 16	»	15,056,445 96	14,474,600 59	

N° XXII. — *Situation et mouvement des mitrailles, matières*

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES. VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1890 et de celles des quantités entrées en 1891 (col. 2 + col. 5).
	En magasin au 31 décembre 1890. Tarif de 1891.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en remaniage en cours au 31 décembre 1890 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1891 col. 2-3 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1891.	
1	2	3	4	5	6
Acier vieux bandages	8,425 05	22,750 »	»	65,000 85	73,426 80
— — essieux coudés	2,090 13	3,780 »	»	5,889 36	7,979 49
— — — droits	951 »	2,485 »	»	20,193 50	21,124 50
— vieilles feuilles de ressort	19,292 72	16,875 »	2,417 72	24,176 60	43,469 32
— fondu, vieux ressorts à spirales	7,545 87	16,895 97	»	23,078 78	30,622 65
— riblonds (tournures)	13,865 90	28,600 »	»	48,274 41	62,140 31
— mitrailles ordinaires	1,987 65	»	1,987 65	4,552 55	6,540 20
— mitraille, brûlé	366 14	»	366 14	1,484.09	1,850 23
Argent de Berlin, vieux	127 50	»	127 50	730 19	857 69
Benzine provenant de la fabrication du gaz riche	»	»	»	14,580 »	14,580 »
Caoutchouc vieux	2,185 05	»	2,185 05	1,018 90	3,203 95
Crasse provenant des fours à réchauffer	144 60	»	144 60	1,280 38	1,424 98
Cuivre, bronze, mitrailles	44,946 59	»	44,946 59	295,558 98	340,505 57
— — riblonds et limailles	14,077 20	»	14,077 20	128,835 67	142,912 87
— jaune, mitrailles	16,970 80	23,100 »	»	70,802 07	87,772 87
— — riblonds et limailles	2,487 63	3,774 69	»	3,596 11	6,083 74
— rouge, mitrailles de vieux foyers	1,905 50	»	1,905 50	157,252 80	159,158 30
— — — ordinaires	19,808 60	31,965 89	»	114,399 99	134,208 59
— — riblonds et limailles	28,799 15	15,801 76	12,997 39	23,020 01	51,819 16
Déchets de cuir	4 80	»	4 80	321 80	326 60
Déchets de toile américaine vieille, de toile peinte vieille, et de tapis cirés vieux.	11 15	»	11 15	7 10	18 25
Fer divers vieux de remploi	7.351 70	»	7,351 70	1,306 20	8,657 90
Fer en tôle divers vieux de remploi	2,847 20	»	2,847 20	5,674 12	8,521 32
Fer vieux bandages	12,176 60	»	12,176 60	3,473 90	15,650 50
Fer vieux essieux droits	2,463 80	»	2,463 80	14,634 30	17,098 10
— — coudés	1,162 »	»	1,162 »	849 84	2,011 84
Fer, vieilles roues de voitures et wagons sans bandages	2,192 57	»	2,192 57	6,924 34	9,116 91
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders sans bandages.	534 16	»	534 16	3,507 29	4,041 15
Fer, vieilles roues de voitures et wagons avec bandages.	5,518 10	»	5,518 10	21,977 85	27,495 95
Fer, vieilles roues de locomotives et tenders avec bandages	1.858 35	»	1,858 35	5,387 60	7,225 95
A reporter	222,056 41	166,024 31	117,255 77	1,047,789 36	1,269,845 67

et pièces hors d'usage en 1891. (*Magasin central et dépôts.*)

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1891. (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1891. (Colonne 6 moins col. 11)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1891 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)				
Délivrées pour être remployées par l'administration.	Délivrée à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
4 »	»	53,950 »	»	53,954 »	34,774 60	19,472 80	14,950 »	4,522 80
1,827 21	»	1,400 »	599 »	3,227 21	1,212 »	4,752 28	2,380 »	2,372 28
13,431 25	»	2,485 »	210 »	15 916 25	2,439 05	5,208 25	»	5,208 25
2,470 57	»	25,200 »	7,557 16	25,670 57	21,245 »	17,798 75	14,175 »	3 623 75
60 15	»	19,050 »	11,676 »	19,110 15	18,428 10	11,512 50	9,058 35	2,454 15
1,496 »	»	38,040 »	3,064 71	40,436 »	38,215 »	21,704 31	19,580 »	2,124 31
859 78	»	2,560 »	1,680 59	3,419 78	2,482 »	3,120 42	1,920 »	1,200 42
»	»	1,057 »	»	1,057 »	1,057 »	793 23	438 »	355 23
»	»	»	10 50	»	»	857 69	»	857 69
»	»	14,580 »	»	14,580 »	16,918 63	»	»	»
51 15	»	2,250 »	240 07	2,301 15	2,250 »	902 80	»	902 80
»	»	1,424 98	»	1,424 98	1,424 98	»	»	»
307,995 06	»	»	164,967 29	307,995 06	»	32,510 51	»	32,510 51
22,058 94	27,510 56	54,000 »	52,405 91	103,569 50	55,377 50	39,345 57	23,096 40	15,346 97
26,491 77	»	45,100 »	35,127 78	71,591 77	41,459 »	16,181 10	5,500 »	10,681 10
160 50	774 69	3,000 »	3,550 32	3,935 19	3,540 »	2,148 55	»	2,148 55
117,517 50	»	»	55,028 »	117,517 50	»	21,640 80	»	21,640 80
67,746 32	24,965 89	7,000 »	35,975 42	99,710 21	7,559 »	34,498 38	»	34,498 38
1,855 02	15,801 76	24,050 »	11,035 89	41,704 78	22,377 »	10,114 38	11,050 »	»
220 16	»	»	733 44	220 16	»	106 44	»	106 44
»	»	7 10	»	7 10	7 10	11 15	»	11 15
3,113 50	»	»	1,151 90	3,113 50	»	5,544 40	»	5,544 40
6,494 90	»	»	123 50	6,494 90	»	2,026 42	»	2,026 42
»	»	»	»	»	»	15,650 50	»	15,650 50
9,046 90	»	»	»	9,046 90	»	8,051 20	»	8,051 20
1,016 80	»	»	103 60	1,016 80	»	995 04	»	995 04
»	»	4,004 06	»	4,004 06	19,855 77	5,112 85	6,952 51 prix de vente	16,601 57
16 50	»	1,773 65	»	1,790 15		2,251 32		
»	»	15,307 67	»	15,307 67		12,188 26		
»	»	3,244 50	»	3,224 50		3,981 45		
583,931 98	69,050 90	318,585 94	384,799 08	971,546 82	310,597 51	298,479 15	109,980 26	189,434 51

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1890 et de celles des quantités entrées en 1891 (col. 2 + col. 5).
	En magasin au 31 décembre 1890. Tarif de 1891.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en remaniage en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1891 col. 2-3 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1891.	
1	2	3	4	5	6
Report. . .	222,056 41	166,024 31	117,255 77	1,047,789 56	1,269,845 67
Fer vieux, enclumes, enclumeaux, etc.	102 16	»	102 16	52 16	154 32
Fer mitrailles n° 1 (plaque de garde, etc.). . .	9,544 27	»	9,544 27	1,625 91	11,170 18
— n° 2 (semelles de freins)	6,975 01	5,595 38	1,379 63	5,259 77	12,234 78
— n° 3 (débris divers)	103,189 06	41,600 »	61,589 06	261,261 14	364,450 20
— n° 4 (grilles et pièces brûlées). .	5,580 »	2,500 »	3,080 »	14,154 62	19,734 62
Fer galvanisé, mitrailles	617 26	400 »	217 26	410 39	1,027 65
Fer riblonds (tournures).	6,712 60	1,600 »	5,112 60	10,900 20	17,612 80
Fil de fer vieux.	7 50	»	7 50	»	7 50
Fonte de remploi.	73 50	»	73 50	498 89	572 39
Fonte, mitrailles ordinaires	31,316 70	16,800 »	14,516 70	125,023 72	156,340 42
— — brûlée, provenant de pièces de poëles	877 41	»	877 41	3,206 08	4,083 49
Fonte, mitrailles vieilles cornues de fours à gaz.	383 70	»	383 70	1,455 30	1,839 »
Fonte hors d'usage (pièces d'un gros volume compact)	5 771 25	»	5,771 25	1,144 25	6,915 50
Fonte et acier mélangés (mitrailles de blocs de freins).	3,260 65	»	3,260 65	7,070·99	10,331 64
Fonte riblonds (tournures)	282 31	»	282 31	605 29	887 60
Huile de graissage (résidus)	2,507 75	2,411 92	95 83	5,380 97	7,888 72
Limes vieilles et débris de limes.	»	396 »	»	820 80	820 80
Livrets ayant contenu de l'or fin	»	»	»	53 20	53 20
Métal blanc, mitraille, vieux coussinets. . . .	282 50	»	282 50	28,283 12	28,565 62
— riblonds et limaille	763 »	»	763 »	14,118 62	14,881 62
Meules à aiguiser, hors d'usage.	36 93	»	36 93	7 70	44 63
Nickel (mitrailles de métal Montéfiore) (vieux coussinets et débris de coussinets)	27,526 88	31,280 »	»	30,459 55	57,986 43
Nickel, riblonds et limailles de métal Montéfiore	158 40	»	158 40	61 80	220 20
Objets divers en fer et en fonte, hors d'usage .	»	»	»	1,383 56	1,383 56
Plomb vieux.	541 84	»	541 84	893 24	1,435 08
A reporter. . . .	428,567 09	268,607 61	225,332 27	1,561,920 85	1,990,487 92

SORTIES.					SOMMES	RESTE	OBJETS	RESTE
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)	RÉALISÉES par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1891. (Pour mémoire)	EN MAGASIN au 31 décembre 1891. (Colonne 6 moins col. 11.)	vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891. (Pour mémoire)	A L'AVOIR fin 1891 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)
Délivrées pour être remployées par l'administration	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
583,931 98	69,050 90	318,583 94	384,790 08	971,546 82	310,597 51	298,479 15	109,980 26	189,434 51
44 24	»	100 »	198 92	144 24	175 »	10 08	»	10 08
2,896 95	»	1,500 »	6,561 07	4,396 95	1,434 »	6,773 23	750 »	6,023 23
184 77	»	7,695 58	4,792 44	7,880 15	7,817 30	4,554 65	8,400 »	»
55,524 43	»	222,950 »	25,171 55	278,474 43	217,784 90	85,975 77	160,095 »	»
129 10	»	14,500 »	2,681 50	14,629 10	15,115 »	5,105 52	3,000 »	»
1 »	»	600 »	501 40	601 »	608 »	426 65	400 »	26 65
16 »	»	10,000 »	2,995 64	10,016 »	10,797 »	7,596 80	6,000 »	1,596 80
»	»	»	7 50	»	»	7 50	»	7 50
44 66	»	»	68 81	44 66	»	527 75	»	527 75
36,310 74	13,412 50	70,200 »	12,408 96	119,923 24	68,462 50	36,417 18	60,148 20	»
»	»	2,700 »	1,264 28	2,700 »	2,439 »	1,585 49	450 »	935 49
»	»	900 »	565 10	900 »	849 »	959 »	900 »	59 »
»	2,587 50	3,500 »	967 50	6,087 50	3,717 »	828 »	1,250 »	»
2,967 82	4,309 50	507 »	59 27	7,784 32	507 »	2,547 32	2,521 »	26 32
»	»	647 »	»	647 »	647 »	240 60	»	240 60
»	»	5,746 30	»	5,746 30	3,652 12	2,142 42	1,705 90	436 52
»	»	820 80	»	820 80	1,055 32	»	1 66	»
»	»	53 20	»	53 20	53 20	»	»	»
27,509 87	»	»	11,495 75	27,509 87	»	1,055 75	»	1,055 75
13,225 92	»	»	4,356 90	13,225 92	»	1,655 70	»	1,655 70
»	»	35 »	5 08	35 »	35 »	9 65	»	9 65
13 65	33,549 06	14,000 »	16,875 85	47,562 71	13,425 »	10,423 72	7,000 »	3,423 72
» 32	»	»	33 08	» 32	»	219 88	»	219 88
»	»	1,385 56	»	1,385 56	1,385 56	»	»	»
458 85	»	520 »	566 79	978 85	581 »	456 25	520 »	»
723,260 28	122,909 46	676,742 18	478,972 27	1,522,911 92	661,115 41	467,576 »	368,122 02	205,667 11

DÉSIGNATION DES OBJETS et MATIÈRES.	ENTRÉES.				
	VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles des mitrailles, matières et pièces hors d'usage.				TOTAL de la valeur des quantités en magasin au 31 décembre 1890 et de celles des quantités entrées en 1891 (col. 2 + col. 5).
	En magasin au 31 décembre 1890. Tarif de 1891.	Vendues et non livrées ou engagées dans les marchés en remaniage en cours au 31 décembre 1891 (pour mémoire).	Reste à l'avoir au 1er janvier 1891 col. 2-3 (Pour mémoire)	Versées dans les dépôts en 1891.	
1	2	3	4	5	6
Report. . . .	428,567 09	268,607 61	225,552 27	1,561,920 85	1,990,487 92
Riblonds et limailles de cuivre jaune, bronze et métal blanc mélangés	25,528 11	»	25,528 11	17,051 14	42,579 25
Tubes à fumée en laiton (mitrailles).	91,243 »	275,025 80	»	664,581 41	755,824 41
Verre vieux (débris).	370 32	»	370 32	1,397 31	1,776 63
Zinc vieux.	3,158 72	»	3,158 72	640 85	3,785 57
TOTAUX. . . .	548,856 24	541,651 41	254,578 42	2,245,597 54	2,794,453 78

SORTIES.					SOMMES RÉALISÉES par la vente des mitrailles et matières et pièces hors d'usage en 1891. (Pour mémoire)	RESTE EN MAGASIN au 31 décembre 1891. (Colonne 6, moins col. 11.)	OBJETS vendus et non livrés ou engagés dans les marchés de remaniage en cours au 31 décembre 1891. (Pour mémoire)	RESTE A L'AVOIR fin 1891 colonne 13 moins colonne 14. (Pour mémoire)
VALEUR D'APRÈS LE TARIF des valeurs conventionnelles, des mitrailles, matières et pièces hors d'usage			VALEUR des quantités transférées de dépôt à dépôt. (Pour mémoire)	TOTAL (colon. 7+8+9.)				
Délivrées pour être remployées par l'administration	Délivrées à l'industrie contre des objets neufs.	Cédées à prix d'argent.						
7	8	9	10	11	12	13	14	15
723,260 28	122,909 46	676,742 18	475,972 27	1,522,911 92	661,115 41	467,576 »	368,122 02	205,667 11
337 80	»	26,003 »	17,655 15	26 340 80	25,119 60	16,238 45	3,000 »	13.238 45
163,894 75	345,797 42	2,500 »	57,125 77	512,192 17	2,538 75	243,652 24	119,361 04	124,271 20
120 65	»	1,200 »	213 06	1,520 65	1,116 »	455 98	900 »	»
118 82	»	2,500 »	1,120 99	2,418 82	2,552 50	1,366 75	1,840 »	»
887,732 30	468,706 88	708,745 18	552.094 24	2,065,184 36	690,240 26	729,269 42	493,223 06	343,176 76

N° XXIII. — *Déraillements et collisions*

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.		CAUSES DES DÉRAILLEMENTS — VOIE. Rails cassés.	Défectuosités des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosités du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	MATÉRIEL ROULANT. Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; 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 . .	1891. . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18	8
		1890 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	17	17
		Moyenne (1).	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	19	15
2	Collisions aux bifurcations .	1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1890. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
		1890 . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1890. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1891. . . .	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
		1890. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1891. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1890. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4
		Moyenne (1)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1891. . .	1	1	»	»	1	2	»	2	3	»	1	1	28	»
		1890. . . .	1	6	»	»	»	1	1	4	2	»	»	2	26	»
		Moyenne (1).	»	4	1	1	1	1	2	3	3	»	1	3	28	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1891. . . .	»	1	»	»	»	2	5	2	13	»	1	»	»	»
		1890. . . .	»	»	»	1	3	»	4	2	11	»	2	3	»	»
		Moyenne (1).	1	»	1	1	3	1	5	3	7	»	2	3	2	»
	Ensemble . . .	1891. . . .	1	3	»	»	1	6	5	4	16	»	2	1	46	11
		1890. . . .	1	7	»	1	3	4	5	6	13	»	2	6	43	24
		Moyenne (1).	1	3	1	2	4	7	7	6	10	1	3	6	49	21

(1) Établie sur les résultats des douze dernières années.

(2) Pour les années 1835 à 1890, *voir* annexe XXXI de 1890.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

— Année 1891.

ET COLLISIONS. EXÉCUTION DU SERVICE.									NOMBRE de déraillements et collisions en général.			DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
													PERSONNES ATTEINTES (¹).											
													VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne respectant pas les signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de déraillements et collisions (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
2	1	11	3	3	10	9	1	6	14	43	57	14	»	2	9	11	»	8	13	21	»	10	22	32
3	»	6	6	7	16	14	5	10	19	50	69	13	»	1	2	3	1	14	10	25	1	15	12	28
3	1	8	4	10	11	11	3	4	22	48	70	12	»	4	9	13	1	8	9	18	1	13	18	32
»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	1	»	»	»	1	1	1	2	2	4	2	»	1	1	2	»	1	1	2	»	2	2	4
3	»	3	»	»	»	1	»	1	3	3	6	3	»	2	9	11	»	»	1	1	»	2	10	12
2	»	»	»	»	»	2	»	2	1	3	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	1	»	»	»	2	»	1	1	3	4	2	»	1	2	3	»	1	1	2	»	2	3	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	1	2	»	1	1	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	2	1	»	»	4	6	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	3	4	1	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2
»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
»	»	»	1	»	»	2	11	4	17	41	58	3	»	»	1	1	»	2	»	2	»	2	1	3
»	»	»	»	1	»	7	15	2	20	41	61	4	»	»	3	3	1	3	2	6	1	3	5	9
»	1	»	»	»	»	5	13	2	23	39	62	2	»	»	1	1	»	1	1	2	»	1	1	2
»	»	»	»	»	»	2	7	6	9	24	33	6	»	3	»	3	1	5	»	6	1	8	»	9
»	»	»	»	»	»	2	8	3	9	24	33	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	3	9	2	14	23	37	3	1	10	1	12	1	1	2	4	2	11	3	16
5	2	14	4	3	10	15	19	18	45	115	158	27	»	7	19	26	1	16	14	31	1	23	33	57
5	»	6	6	8	16	28	20	17	50	124	174	18	»	1	5	6	2	19	12	33	2	20	17	39
6	2	10	4	10	11	26	27	10	65	122	185	22	1	16	15	32	2	14	16	32	3	30	31	64

N° XXIV. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains.*

Année 1891.

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES			
	tuées.	blessées.	contusionnées	TOTAL.
A. *Accidents survenus aux voyageurs* par leur imprudence :				
En montant dans un train ou en en descendant aux stations.	5	13	4	22
En tombant ou sautant d'un train en marche en pleine voie.	1	11	2	14
En circulant dans l'intérieur des stations.	6	5	1	12
Lors de la fermeture des portières	»	12	4	16
Dans d'autres circonstances	»	5	2	7
TOTAUX. . . .	12	46	13	71
B. *Accidents survenus à des personnes étrangères au service autres que des voyageurs* :				
En traversant le railway à des passages à niveau gardés. . .	8	10	»	18
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	7	3	1	11
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer	2	9	»	11
En circulant dans les stations	4	2	»	6
— le long de la voie.	6	4	»	10
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœvres.	6	8	3	17
Suicide, folie	22	2	»	24
Dans d'autres circonstances	»	4	1	5
TOTAUX. . . .	55	42	5	102

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	
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	»	7	3	10	»	»	»	»	10
En passant au-dessus des buttoirs ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
En descendant ou en tombant des véhicules en mouvement ou en y montant	1	7	7	15	»	»	»	»	15
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	1	1	»	2	»	1	»	1	3
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules.	14	43	7	64	1	4	»	5	69
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises.	»	124	90	214	»	»	»	»	214
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	1	138	84	223	»	3	5	8	231
Totaux.	17	320	191	528	1	8	5	14	542
2° Dans les ateliers :									
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autre véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre les véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés, par le déplacement de véhicules.	»	3	1	4	1	»	»	1	5
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement de marchandises	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	4	3	7	»	»	»	»	7
Totaux.	»	7	4	11	1	»	»	1	12
3° En accrochant des véhicules	5	47	12	64	»	»	»	»	64

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration.				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés.	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	
4° En décrochant des véhicules.	2	12	3	17	»	»	»	»	17
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières . .	8	3	»	11	»	»	»	»	11
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route. . . .	5	2	»	7	»	»	»	»	7
7° Gardes chargés du contrôle des coupons en cours de route :									
Tombés du train en passant d'une voiture à l'autre	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés du train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant.	»	10	4	14	»	»	»	»	14
Tombés ou blessés en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Tombés ou blessés en descendant du train ou en y montant aux stations	»	4	1	5	»	»	»	»	5
Atteints dans d'autres circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux. . . .	»	15	5	20	»	»	»	»	20
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, garde-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.									
Tombés d'un train en marche.	2	7	1	10	»	»	»	»	10
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes. .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	1	6	4	11	»	»	»	»	11
Tombés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	21	2	24	»	»	»	»	24
Atteints dans d'autres circonstances.	2	59	27	88	»	»	»	»	88
Totaux. . . .	6	93	34	133	»	»	»	»	133
9° Agents atteints en dehors de tout service									
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant.	4	3	»	7	»	»	»	»	7
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies . . .	7	3	»	10	»	»	»	»	10
Accidents divers	»	1	»	1	»	»	»	»	1
Totaux.	11	7	»	18	»	»	»	»	18

NATURE DES ACCIDENTS.	NOMBRE DES VICTIMES.								TOTAL GÉNÉRAL.
	AGENTS de l'Administration				AGENTS des entrepreneurs au service de l'Administration				
	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL.	tués.	blessés.	contusionnés	TOTAL	
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :									
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	5	5	1	11	»	»	»	»	11
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	»	2	2	4	»	»	»	»	4
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	3	»	3	»	»	»	»	3
Totaux.	5	10	3	18	»	»	»	»	18
11° Agents d'autres administrations :									
Postes, télégraphes, marine, etc	1	6	3	10	»	»	»	»	10
Agents des stations communes	1	8	2	11	»	»	»	»	11
Totaux.	2	14	5	21	»	»	»	»	21
Ensemble pour le littéra *C*. . .	61	530	257	848	2	8	5	15	863

N° XXV. — *Abonnements ordinaires*

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que L'ABONNEMENT comporte.	DURÉE DE L'ABON — TROIS MOIS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	SIX MOIS. 1re classe	2e classe.	3e classe.	Total.
A. **Abonnements**								
1 à 5 kilom. . .	15	42	128	185	8	35	89	132
6 » 10 — . . .	45	104	423	570	51	72	185	308
11 » 15 — . . .	10	82	555	647	16	47	132	195
16 » 20 — . . .	35	54	363	452	27	41	88	156
21 » 25 — . . .	38	74	487	599	19	24	99	142
26 » 30 — . . .	38	51	304	393	12	32	51	95
31 » 35 — . . .	25	34	139	198	7	14	32	53
1re zone	202	441	2,399	3,042	140	265	676	1,081
36 à 40 — . . .	8	17	101	126	11	15	27	53
41 » 45 — . . .	35	54	195	282	18	14	47	79
46 » 50 — . . .	7	15	75	97	4	6	14	24
51 » 55 — . . .	10	13	61	84	1	1	17	19
56 » 60 — . . .	21	32	70	123	14	14	26	54
61 » 65 — . . .	12	46	51	109	7	8	11	26
66 » 70 — . . .	22	20	27	69	5	12	16	31
71 » 75 — . . .	4	2	27	33	4	6	2	12
2e zone	117	199	607	923	62	76	160	298
76 à 80 — . . .	3	3	10	16	1	5	8	14
81 » 85 — . . .	»	7	10	17	3	1	2	6
86 » 90 — . . .	3	2	11	16	»	2	6	8
91 » 95 — . . .	5	5	9	19	1	1	2	4
96 » 100 — . . .	6	6	17	29	12	3	5	20
101 » 105 — . . .	1	8	12	21	4	4	8	16
106 » 110 — . . .	1	4	7	12	2	1	3	6
111 » 115 — . . .	1	»	7	8	3	1	2	6
116 » 120 — . . .	24	3	15	42	4	1	5	10
121 » 125 — . . .	3	3	7	13	5	1	1	7
126 » 130 — . . .	38	18	33	89	4	4	7	15
131 » 135 — . . .	2	3	3	8	1	»	»	1
136 » 140 — . . .	2	2	10	14	2	2	4	8
141 » 145 — . . .	2	3	6	11	»	»	2	2
146 » 150 — . . .	2	»	13	15	»	»	5	5
151 » 155 — . . .	1	1	1	3	»	»	2	2
156 » 160 — . . .	1	»	4	5	1	»	1	2
161 » 165 — . . .	1	1	1	3	1	1	»	2
166 » 170 — . . .	»	1	4	5	»	1	»	1
171 » 175 — . . .	»	»	3	3	»	»	2	2
176 » 245 — . . .	»	9	13	22	1	2	2	5
3e zone	96	79	196	371	45	30	67	142
Total. . . .	415	719	3,202	4,336	247	371	905	1,521
Réseau entier. .	123	559	2,224	2,906	59	280	505	844
Ensemble. .	538	1,278	5,426	7,242	306	651	1,408	2,365
B. **Abonnements des agents et des**								
1 à 5 kilom. . .	»	5	11	16	»	3	»	7
6 » 10 — . . .	»	1	20	21	»	4	16	20
11 » 15 — . . .	»	2	9	11	»	»	10	10
16 » 20 — . . .	»	»	13	13	»	2	5	7
21 » 25 — . . .	»	»	15	15	»	1	7	8
26 » 30 — . . .	»	1	13	14	»	2	6	8
31 » 35 — . . .	»	»	1	1	»	»	»	»
1re zone	»	9	82	91	»	12	48	60
2e —	»	»	2	2	»	»	3	3
3e —	»	»	»	»	»	»	»	»
Total. . .		9	84	93	»	12	51	63
Total général. . .	538	1,287	5,510	7,335	306	663	1,459	2,428

contractés en 1891.

NEMENT.								TOTAL DES ABONNEMENTS CONTRACTÉS.			
NEUF MOIS.				UN AN.							
1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe	3e classe.	Total.	1re classe	2e classe.	3e classe.	Total.
du public.											
6	11	4	21	16	81	223	320	45	169	444	656
3	9	12	24	84	170	529	783	181	355	1,149	1,685
2	6	17	25	32	108	342	482	60	215	1,046	1,349
4	10	19	33	22	98	260	380	88	203	730	1,021
4	26	22	52	42	83	239	364	103	207	847	1,157
36	41	38	115	57	78	186	321	143	202	577	922
3	10	14	27	20	50	123	193	55	108	308	471
58	113	124	295	273	668	1,902	2,843	673	1,487	5,101	7,261
4	10	14	28	14	27	82	123	37	69	224	330
9	26	22	57	114	91	83	288	174	185	347	706
8	16	21	45	20	15	53	88	39	52	163	254
»	3	13	16	22	24	29	75	33	41	120	194
9	7	12	28	54	55	58	167	98	108	166	372
»	8	7	15	35	26	20	81	54	88	89	231
2	2	1	5	24	16	13	53	51	50	57	158
1	1	3	5	10	9	10	29	19	18	42	79
33	73	93	199	293	263	348	904	505	611	1,208	2,324
»	»	2	2	18	26	12	56	22	34	32	88
»	1	3	4	12	11	14	37	15	20	29	64
»	2	2	4	12	14	11	37	15	20	30	65
2	»	»	2	9	9	12	30	17	15	25	55
4	5	»	9	24	11	18	53	46	25	40	111
2	»	»	2	18	12	17	47	25	24	37	86
»	»	»	»	9	8	14	31	12	13	24	49
»	1	1	2	5	4	9	18	9	6	19	34
»	»	»	»	6	7	10	23	34	11	30	75
»	»	1	1	5	3	7	15	13	7	16	36
»	1	»	1	3	10	8	21	45	33	48	126
1	1	»	2	3	2	3	8	7	6	6	19
»	»	»	»	11	7	5	23	15	11	19	45
»	»	»	»	1	3	6	10	3	6	14	23
1	»	»	1	10	8	8	26	13	8	26	47
»	»	»	»	1	2	1	4	2	3	4	9
»	»	»	»	3	4	4	11	5	4	9	18
»	»	»	»	2	4	»	6	4	6	1	11
»	1	»	1	4	3	1	8	4	6	5	15
»	»	»	»	1	1	»	2	1	1	5	7
»	»	»	»	7	4	4	15	8	15	19	42
10	12	9	31	164	153	164	481	315	274	436	1,025
101	198	226	525	730	1,084	2,414	4,228	1,493	2,372	6,745	10,610
16	76	105	197	523	1,602	1,579	3,704	721	2,517	4,415	7,651
117	274	331	722	1,253	2,686	3,993	7,932	2,214	4,889	11,158	18,261
médecins agréés de l'administration.											
»	»	2		1	14	30	45	1	22	47	70
»	1	1	2	2	24	53	79	2	30	90	122
»	»	»	»	»	19	42	61	»	21	61	82
»	»	»	»	1	8	21	30	1	10	39	50
»	»	»	»	2	8	21	31	2	9	43	54
»	»	»	»	2	4	15	21	2	7	34	43
»	1	»	1	»	6	4	10	»	7	5	12
»	2	3	5	8	83	186	277	8	106	319	433
»	»	»	»	»	4	9	13	»	4	14	18
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	2	3	5	8	87	195	290	8	110	333	451
117	276	334	727	1,261	2,775	4,188	8,222	2,222	4,999	11,491	18,712

N° XXVI. — *Abonnements contractés : A. Élèves en général ; B. Élèves*

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que l'abonnement comporte.	ABONNEMENTS																							
	1 DÉPLACEMENT.												2 OU 3 DÉPLACEMENTS.											
	3 mois.				6 mois.				1 an.				3 mois.				6 mois.				1 an.			
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe	Total.
A. Abonnements contractés																								
1 à 5 kilom	2	1	2	5	»	»	2	2	1	5	3	7	4	4	3	11	1	»	6	7	»	2	8	10
6 » 10 —	»	»	9	9	»	3	6	9	»	6	61	67	»	2	8	10	»	1	3	4	»	5	17	22
11 » 15 —	1	2	4	7	»	6	15	21	»	6	32	38	»	1	14	15	1	»	12	13	»	5	11	16
16 » 20 —	»	»	15	15	»	4	10	14	3	5	26	34	»	6	25	31	»	5	5	10	»	2	8	10
21 » 25 —	3	3	30	36	»	5	14	19	1	15	22	38	»	8	14	22	»	1	9	10	»	5	14	19
26 » 30 —	5	6	18	29	2	12	15	29	7	15	24	46	»	6	13	19	»	1	4	5	»	3	7	10
31 » 35 —	1	3	13	17	4	5	3	10	»	3	4	7	1	2	11	14	»	1	1	2	»	3	2	5
1re zone	12	15	91	118	6	33	65	104	12	53	172	237	5	29	88	122	2	9	40	51	»	25	67	92
36 à 40 —	»	6	3	9	»	6	3	9	»	3	4	7	»	3	6	9	»	1	»	1	»	2	4	6
41 » 45 —	11	4	16	31	3	8	10	21	»	8	16	24	»	7	18	25	»	1	1	2	»	4	12	16
46 » 50 —	3	19	12	34	2	15	3	20	3	18	5	28	»	5	7	12	»	2	4	6	»	1	8	9
51 » 55 —	»	5	8	13	»	6	1	7	1	8	1	10	»	3	30	33	»	1	2	3	»	1	10	11
56 » 60 —	3	16	19	38	4	14	5	23	2	7	5	14	1	2	1	4	»	5	2	7	»	3	5	8
61 » 65 —	9	17	10	36	14	18	2	34	5	8	2	15	»	»	9	9	»	»	3	3	»	»	6	6
66 » 70 —	»	7	9	16	5	2	4	11	»	4	4	8	»	»	3	6	»	»	»	»	»	»	2	2
71 » 75 —	4	6	9	19	»	»	5	5	1	1	3	5	»	1	1	2	»	»	»	»	»	»	3	3
2e zone	30	80	86	196	28	69	33	130	14	57	40	111	1	21	78	100	»	10	12	22	»	11	50	61
76 à 80 —	»	8	3	11	2	5	4	11	2	2	2	6	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2	»	2
81 » 85 —	10	11	9	30	6	4	5	15	5	3	3	11	1	1	7	9	»	»	2	2	»	3	4	7
86 » 90 —	2	2	14	18	2	11	2	15	1	1	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2
91 » 95 —	1	2	4	7	3	1	»	4	»	2	1	3	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
96 » 100 —	4	3	6	13	1	3	»	4	»	4	»	4	»	2	2	4	»	»	1	1	»	1	3	4
101 » 105 —	»	3	3	6	7	»	»	7	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
106 » 110 —	1	1	1	3	»	»	1	1	1	»	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
111 » 115 —	4	7	4	15	3	4	2	9	»	3	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
116 » 120 —	1	»	»	1	1	2	»	3	2	3	1	6	»	1	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»
121 » 125 —	3	7	5	15	3	1	»	4	10	2	»	12	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
126 » 130 —	3	»	»	3	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
131 » 135 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
136 » 140 —	1	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
141 » 145 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
146 » 150 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
151 » 155 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3e zone	30	45	49	124	28	31	15	74	21	22	12	55	1	8	9	18	1	»	4	5	»	8	10	18
Total	72	140	226	438	62	133	115	308	47	132	224	403	7	58	175	240	3	19	56	78	»	44	127	171
B. Abonnements contractés par des																								
1 à 5 kilom	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6 » 10 —	»	1	»	1	»	»	2	2	»	»	11	11	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	2	2
11 » 15 —	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	10	11	»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	2	2
16 » 20 —	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	1	»	1
21 » 25 —	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
26 » 30 —	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	3	3	»	1	1	2	»	1	»	1	»	1	»	1
31 » 35 —	»	»	1	1	»	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
1re zone	»	2	2	4	»	»	6	6	»	2	30	32	»	2	4	6	»	2	»	2	»	3	5	8
2e zone	2	1	2	5	»	1	»	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»
3e zone	»	2	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total	2	5	4	11	»	1	6	7	»	2	31	33	»	2	4	6	»	2	1	3	»	3	5	8
Total général	74	145	230	449	62	134	119	315	47	134	255	436	7	60	179	246	3	21	57	81	»	47	132	179

fils d'agents de l'administration ; C. *Ouvriers de l'administration* (1).

D'ÉLÈVES. C.

4 à 6 DÉPLACEMENTS.												7 DÉPLACEMENTS.												TOTAL des abonnements d'élèves.				ABONNEMENTS d'ouvriers de l'administration. 3 mois.
3 mois.				6 mois.				1 an.				3 mois.				6 mois.				1 an.								
1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Total.	
par des élèves en général.																												
25	55	124	202	8	30	124	162	9	129	288	426	»	1	2	3	»	»	10	10	»	8	10	18	50	231	582	863	2
70	92	274	436	1	46	321	368	34	249	882	1,165	1	3	19	23	»	3	15	18	1	7	41	49	107	417	1,656	2,180	31
17	46	144	207	2	9	81	92	8	98	331	437	»	1	16	17	»	1	4	5	»	1	9	10	29	176	673	878	41
8	23	76	109	2	13	48	63	3	58	190	251	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	2	2	16	118	409	543	56
2	22	50	74	»	5	16	21	2	20	73	95	»	3	»	3	»	1	2	3	»	»	1	1	8	88	245	341	148
3	15	39	55	»	3	14	17	3	19	35	57	»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	»	»	20	78	171	269	158
1	5	18	24	»	1	4	5	»	1	7	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	7	22	64	93	159
126	256	725	1,107	13	107	608	728	59	574	1,806	2,439	1	8	30	47	»	5	36	41	1	16	64	81	237	1,130	3,800	5,167	575
»	1	24	25	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	22	47	69	115
»	3	11	14	»	1	3	4	»	1	5	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	37	92	143	90
1	1	10	12	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	61	50	122	125
»	»	6	6	»	1	4	5	2	2	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	27	62	92	67
»	2	4	6	»	2	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	51	42	103	213
»	»	1	1	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	28	43	34	105	94
»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	14	25	45	105
»	1	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	9	23	37	18
1	8	58	67	»	5	10	15	3	3	6	12	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	77	264	375	716	827
»	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	18	11	33	25
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	22	22	30	74	40
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	15	18	38	15
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	6	5	15	41
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	13	12	30	26
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	4	7	18	13
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	4	8	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	14	6	27	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	6	1	12	16
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16	12	5	33	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	1	1	5	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11
»	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	81	115	100	296	207
127	264	784	1,175	13	113	618	744	62	577	1,812	2,451	1	8	40	49	»	5	36	41	1	16	64	81	395	1,509	4,275	6,179	1,609 (1)
élèves fils d'agents de l'administration.																												
»	1	9	10	»	2	12	14	5	35	67	107	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	38	90	133	
1	13	18	32	»	2	26	28	7	39	114	160	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	4	8	56	177	241	
»	»	8	8	»	1	5	6	»	18	48	66	»	2	»	2	»	»	1	1	»	»	2	2	»	23	78	101	
»	1	6	7	»	»	5	5	»	2	21	23	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	34	39	
»	1	5	6	»	1	3	4	1	8	9	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	11	22	34	
»	»	5	5	»	2	»	2	»	4	7	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	18	27	
»	»	2	2	»	»	2	2	»	2	4	6	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	2	1	4	11	16	
1	16	53	70	»	8	53	61	13	108	270	391	»	2	»	2	»	»	1	1	1	1	6	8	15	146	430	591	
»	1	3	4	»	3	5	8	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	1	3	2	9	13	24	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	2	
1	17	56	74	»	11	58	69	13	100	270	392	»	2	»	2	»	»	1	1	1	3	7	11	17	157	443	617	
128	281	840	1,249	13	124	676	813	75	686	2,082	2,843	1	10	40	51	»	5	37	42	2	19	71	92	412	1,666	4,718	6,796	

(1) Ne figurent pas dans ce tableau : 225,689 abonnements hebdomadaires contractés également par des ouvriers et agréés de l'administration et 1,112,132 contractés par des ouvriers d'industrie privée.

XXVII. — *Dépenses de premier établissement du chemin de fer de*

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	BAILS ET ACCESSOIRES. 3
		I. — Lignes construites	
Bureaux intérieurs installés dans l'agglomération bruxelloise, non raccordés au chemin de fer	»	»	»
Bruxelles à Anvers	6,370,271 72	1,451,666 68	6,371,444 10
Embranchement de Lierre	277,120 97	44,590 55	158,710 85
Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers	10,162,539 52	974,658 99	2,481,352 49
Malines à Termonde	1,815,991 95	520,581 28	2,421,551 26
Termonde à Gand	7,984,448 51	772,270 64	3,589,935 13
Gand à Bruges	4,032,730 63	540,114 25	2,679,009 52
Bruges à Ostende	2,668,767 72	395,214 76	2,109,421 68
Gand à Deynze	988,100 23	344,498 22	2,489,767 45
Deynze à Courtrai	1,978,225 29	301,984 60	139,669 34
Courtrai à la frontière	2,239,376 35	318,318 70	1,303,815 74
Mouscron à Tournai	2,767,513 28	228,914 94	1,245,655 21
Bruxelles à Louvain	4,646,946 15	348,225 17	1,171,852 64
Malines à Louvain	3,273,669 06	462,255 24	1,858,754 66
Louvain à Tirlemont	5,037,711 12	305,195 90	1,467,966 92
Tirlemont à Ans	6,153,332 48	672,430 22	2,979,986 20
Ans à la Meuse	15,974,582 66	316,575 42	1,484,941 61
De la Meuse à la frontière prussienne	22,356,856 75	818,494 05	3,587,171 02
Landen à Saint-Trond et à Hasselt	868,396 81	63,967 62	309,720 67
Bruxelles à Tubize	4,585,722 84	494,603 13	1,695,369 73
Tubize à Soignies	4,105,969 41	215,651 92	1,295,995 97
Soignies à Mons	4,006,408 75	386,017 30	1,985,757 62
Mons à la frontière française	3,528,784 77	333,885 73	1,582,330 76
Raccordement des stations du Nord et du Midi	5,775,089 96	200,212 55	952,190 71
Raccordement entre les stations du Nord et du Quartier-Léopold	2,683,465 10	5,240 61	82,205 22
Bruxelles à Luttre	11,830,339 69	899,554 97	2,676,959 80
Blaton à Ath	1,980,945 25	160,671 42	441,704 24
Braine-le-Comte à Charleroi »	7,773,509 63	857,024 15	3,952,639 20
Charleroi à Namur	6,532,958 82	828,146 17	3,075,559 91
Libramont à Bertrix	1,199,309 41	180,285 84	415,944 12
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève	11,694,378 07	297,255 16	605,977 36
A reporter	165,311,232 84	13,716,462 16	56,395,357 11

l'État, effectuées depuis le 1er mai 1834 jusqu'au 31 décembre 1891.

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État. 6	Totaux. 7	*Observations.*
directement par l'État.				
842,874 16	842,874 16	»	842,874 16	
24,926,977 60	39,120,360 10	»	39,120,360 10	
286.993 78	767,416 15	»	767,416 15	
11,143,450 89	24,762,001 89	»	24,762,001 89	
1,130,712 53	5,886,817 »	»	5,886,817 »	
8,482,021 58	20,828,675 86	»	20,828,675 86	
3,444,977 92	10,716,852 32	»	10,716,852 32	
3,803,874 52	8.975,278 68	»	8,975,278 68	
185,574 39	4,007,940 27	»	4,007,940 27	
1,778,814 57	4,198,693 80	»	4,198,693 80	
889,863 54	4,751,372 33	»	4,751,372 33	
3,493,711 97	7,737,593 40	»	7,737,593 40	
74,901 85	6,241,925 81	»	6,241,925 81	
2,795,953 75	8,390,632 71	»	8,390,632 71	
1,441,058 54	8,251,932 48	»	8,251,932 48	
2,059,181 81	11,864,930 71	»	11,864,930 71	
6,966,067 24	24,742,136 93	»	24,742,136 93	
4,591,498 72	31,154,020 54	»	31,154,020 54	
683,052 37	1,925,157 47	»	1,925,157 47	
7,363,316 87	14,139,012 57	»	14,139,012 57	
1,642,459 89	7,260,077 19	»	7,260,077 19	
5,503,361 96	11,881,545 61	»	11,881,545 61	
1,904,502 37	7,349,503 63	»	7,349,503 63	
1.095,851 59	8,023,344 81	»	8,023.344 81	
193,366 22	2,964,277 15	»	2,964,277 15	
829,850 19	16.236.684 65	»	16,236,684 65	
112.659 64	2,695,980 53	»	2,695,980 53	
6,523,127 35	19,066,300 31	»	19,066,300 31	
6,983,924 81	17,420,589 71	»	17,420,589 71	
57,284 17	1,852,821 54	»	1,852,821 54	
86,881 20	12,684,469 79	»	12.684,469 79	
111,320,147 99	346,741,180 10	»	346,741,180 10	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.	EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc.	FOURNITURES SPÉCIALES.	
		BILLES.	RAILS ET ACCESSOIRES.
	1	2	3
Report. . . .	165,311,252 84	13,716,462 16	56,303,337 11
Anvers à la frontière hollandaise par Boxtel	229,833 23	»	»
Audenarde à Orroir.	1,291,601 68	108,719 25	202,894 55
Wavre à Jodoigne par Gastuche	16,922 65	»	»
Saint-Aubin à Ermeton-sur-Biert.	85,207 73	»	128 60
Gedinne à la Lesse	10,914 05	»	28 68
Aubel à Bleyberg.	18 75	»	»
	166,945,730 89	13,825,181 41	56,506,388 94
A déduire : Avance pour renouvellement des rails (1)	»	»	2,000,000 »
TOTAUX. . . .	166,945,730 89	13,825,181 41	54,506,388 94
II. *a*) Lignes exploitées moyennant			
Braine-le-Comte à Gand.	115,361 93	56,788 62	269,349 98
Tournai à Jurbise	247,419 36	42,989 32	355,496 45
Hal à Ath et Tournai à Blandain	346,425 85	84,840 31	442,488 65
Plateaux de Herve	58,102 31	157,332 09	371,271 26
Landen à Ciney	161,226 24	25,228 53	381,931 86
Jonction Belge Prussienne.	303,746 62	4,860 »	25,661 10
TOTAUX. . . .	1,212,280 29	352,038 87	1,846,199 28
***b*) Ligne exploitée moyennant**			
Spa à la frontière Grand'Ducale	757,842 73	95,115 47	385,448 43
III. Lignes rachetées au comptant			
Mons à Manage.	525,647 67	515,808 95	1,590,748 15
Lignes du Grand Luxembourg	(2) 6,982,747 22	1,885,804 44	8,092,919 40
Pepinster à Spa	67,518 90	21,755 55	86,957,63
Dendre et Waes	609,865 94	52,158 06	900,856 82
Saint-Ghislain à Erbisœul.	75,279 85	18,157 05	39,955 06
Lierre à Turnhout	109,747 16	27,285 31	95,858 90
Anvers à la frontière par Esschen.	295,112 94	159,079 89	114,954 69
Marbehan à Virton et à Lamorteau	517,291 25	106,955 88	285,058 50
A reporter. . . .	9,181,208 89	2,786,941 11	11,005,269 15

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État. 7	Totaux. 7	Observations.
111,320,147 99	346,741,180 10	»	346,741,180 10	
»	229,855 23	»	229,855 23	
»	1,605,215.48	»	1.605,215 48	
»	16,922 65	»	16,922 65	
»	85,556 35	»	85,556 35	
»	10,942 71	»	10,942 71	
»	18 75	»	18 75	
111,320,147 99	348,687,449 23	»	348,687,449 23	
»	2,000,000 »	»	2,000,000 »	(1) Voir ann. IV renvoi 1.
111,320,147 99	346,687,449 23	»	346,687,449 23	

50 p. % de la recette brute.

184,399 95	625,900 48	»	625,900 48
958,200 56	1,604,105 47	»	1,604,105 47
202,934 75	1,076,687 52	»	1,076,687 52
262,982 89	809,688 55	»	809,688 55
1,187,952 53	1,756,339 16	»	1,756,339 16
666,962 68	1,001,230 40	»	1,001,230 40
3,463,455 14	6,873,951 58	»	6,873,951 58

redevance fixe de 500,000 francs.

406,401 96	1,164,244 69	»	1,164,244 69

ou moyennant annuités.

2,175,784 44	4,607,989 19	10,525,041 76	15,133,030 95
6,071,124 95	(2)23,052,595 99	127,355,106 80	(2) 150,387,702 79
177,975 02	354,185 10	6,782,031 08	7,136,216 18
2,520,632 »	4,085,510 82	52,703,069 51	56,786,580 33
1,325 65	132 697 57	2,585,000 »	2,517,697 57
106,588 68	(5) 337,258 05	4,299,839 25	4,637,097,30
326,341 38	895,468 90	12,500,000 »	13,395,468 90
155,791 06	(4) 1,065,074 67	6,077,269 74	7,140,544 41
11,535,361 14	34,506,780 29	222,627,358 14	257,134,138 43

(2) Y compris le déficit de fr. 555,057-21 laissé fin 1872, par la Compagnie du Luxembourg et payé par l'État.

(3) Dont prélevé sur le prix d'achat . . . . . fr. 160 75
Report de la colonne 6 . . » 4,299,839 25
Prix d'achat fr. 4,300,000 »

(4) Y compris des parachèvements à concurrence de. . . . . fr. 860,575 85
payés à l'aide de retenues faites sur le prix de rachat.
Report de la colonne 6 . . . . 6,077,269 74
Prix d'achat fr. 6,937,645 59

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	FOURNITURES SPÉCIALES. RAILS ET ACCESSOIRES. 3
	Report.	9,181,208 89	2,786,941 11	11,005,260 15
Réseau des Flandres.	Bruges à Heyst	92,703 56	23,982 43	128,835 16
	Deynze à Lichtervelde, Lichtervelde à Furnes et Furnes à la frontière	459,366 38	16,515 58	42,015 02
	Ostende à Armentières	148,077 05	895 59	10,719 85
	Lokeren à Moerbeke-Waes et Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	51,856 56	1,615 36	29,906 30
	Dixmude à Nieuport et Anseghem à Ingelmunster.	71,100 01	29,014 06	98,212 50
	Ensemble.	823,283 36	72,023 02	309,686 83
Réseau des Bassins Houillers du Hainaut.	Tirlemont à Namur	173,129 48	66,349 41	216,326 14
	Tamines à Landen	187,039 41	20,078 »	113,688 36
	Denderleeuw à Courtrai, Courtrai à Renaix, Alost à Burst	226,229 22	37,999 32	176,325 85
	Manage à Wavre	300,369 53	18,196 29	134,927 05
	Tournai à Basècles, Péruwelz vers Anzin. .	91,334 04	182,296 12	226,725 75
	Gand à Saint-Ghislain	395,792 42	130,374 13	695,894 68
	Embranchement des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain	576,334 14	277,411 80	726,162 »
	Piéton à Manage, à Leval, à Buvrinnes-Mont.	89,184 79	33,826 14	49,036 04
	Écaussinnes à Erquelinnes	274,885 11	323,247 48	1,128,055 35
	Mons à Bonne-Espérance.	99,144 49	7,111 63	55,560 04
	Baume à Marchiennes	194,469 11	266,786 80	492,882 96
	Piéton à Trazegnies, Roux à Gosselies et Trazegnies à Luttre	54,659 42	15,921 15	248,786 25
	Houdeng à Soignies	19,261 78	»	74,536 23
	Nivelles à Fleurus, à Gilly-Sart-Allet . . .	33,856 07	366,97	76,068 28
	Berzée à Thuillies et à Beaumont	13,802 43	26,620 79	20,434 57
	Blaton à Bernissart	10,972 88	7,016 38	10,332 60
	Anvers-Sud à Boom par Wilryck et Contich.	20,669 61	20,690 55	66,820 21
	Dour à Quiévrain.	697 76	»	»
	Ensemble.	2,712,051 69	1,434,492 96	4,502,560 36
	Totaux.	12,716,545 94	4,293,457 09	15,875,516 34

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État. 6	Totaux. 7	Observations.
11,535,361 14	34,506,780 29	222,627,358 14	257,134,138 43	(1) Savoir : a) Parachèvement prévu lors du rachat . . . . . 13,101,927 16 b) Parachèvement supplémentaire sur fonds généraux. . . . 38,628,239 75 c) Dépense pour Lierre à Turnhout imputée sur le prix d'achat . 160 75 d) Parachèvement de la ligne de Virton imputé sur le prix d'achat. 860,375 85 Total conforme fr. 52,590,723 51 (2) En ajoutant au montant de fr. 434,278,140 56 c) ci-dessus. . . . . 160 75 d) id. . . . . 860,375 85 on obtient . . . . . fr. 435,138,677 16 coût des lignes rachetées.
469,467 13	714,986 28			
212,110 84	730,207 82			
402,962 30	562,654 88	17,441,982 42	19,986,680 84	
137,442 54	220,800 56			
117,722 31	316,048 88			
1,339,705 21	2,544,698 42			
591,197 35	1,047,002 38			
607,499 15	928,304 92			
569,018 02	1,009,572 41			
337,022 76	790,515 65			
186,767 »	687,120 91			
1,170,357 69	2,401,618 92			
487,708 91	2,067,836 85			
857,975 40	1,050,020 37			
556,774 38	2,282,962 32	194,208,800 »	209,748,044 80	
322,270 40	484,086 56			
853,095 01	1,787,231 88			
42,064 46	361,431 28			
6,076 58	99,874 59			
69,101 74	179,395 06			
92,115 27	152,971 06			
6,204 55	34,526 59			
41,904 96	159,085 55			
45,992 18	44,689 94			
6,850,139 79	15,539,244 80			
19,705,206 14	(1)52,590,723 51	(2) 434,278,140 56	486,868,864 07	

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		EMPRISES de terrains, indemnités, frais de justice, terrassements, ouvrages d'art, plantations, etc. 1	FOURNITURES SPÉCIALES. BILLES. 2	FOURNITURES SPÉCIALES. RAILS ET ACCESSOIRES. 3
		IV. — Lignes construites à forfait		
Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1875. Convention-loi des 21 juillet-25 août 1885.	Athus à la Meuse	155,257 95	54,116 12	170,954 67
	Gembloux à la Meuse, Tamines à Ermeton et à Anhée	115,224 08	22,195 29	305,743 97
	Jemelle à Rochefort, à Villers-sur Lesse, à Wanlin et à Anseremme	1,504,656 08	55,198 65	22,552 80
	Bastogne à Gouvy et Bastogne vers Wiltz	1,732,153 51	1,651 »	20,751 62
	Ensemble	3,485,291 62	91,159 06	528,803 06
Convention-loi du 19 décemb. 1876	Tirlemont à Diest et à Moll	134,395 81	5,056 26	56,249 22
	Neerlinter à Saint-Trond et à Tongres	46,710 50	6,355 61	116,828 14
	Ensemble	181,106 31	11,411 87	173,077 36
Convention-loi du 10 juin 1878. — Battice à Aubel		4,082 15	36,605 08	87,410 35
Convention-loi des 25 avril-3 juin 1870 et des 1er-26 juin 1877.	Boom à Termonde, Sottegem à Ellezelles	48,625 19	51,119 21	191,666 21
	Boom à Hoboken, Boom à Londerzeel, Opwyck et à Alost	26,461 59	4,502 07	90,542 »
	Renaix à Pecq et à Tournai	6,007 59	»	35,172 40
	Tournai à la frontière vers Orchies	9,897 80	»	27,145 65
	Antoing à la frontière vers Saint-Amand	18,911 30	58,161 16	62,472 38
	Tubize à Virginal et à Écaussines, Lembecq à Clabecq et à Braine-l'Alleud	29,597 »	21,101 07	102,292 26
	Jette à Assche et à Termonde	24,096 85	59,096 45	254,185 29
	Bassilly à Lessines et à Renaix	3,777 67	105,860 51	261,932 »
	Ath à Vaudignies et à Saint-Ghislain	26,625 78	4,829 62	38,488 65
	Etterbeek à Auderghem, à Woluwe et à Tervueren	17,457 54	90,844 97	218,227 60
	Couillet à Jamioulx	2,594 15	40,117 21	20,215 12
	Mettet à Acoz	8,610 01	1,897 64	16,571 49
	Tubize à Rebecq-Rognon et embranchements	5,452 05	5,860 78	25,700 55
	Avelghem à Herseaux et à la frontière	3,204 08	108,527 95	256,282 06
	Dour à Audregnies et à la frontière	8,150 55	85,556 56	196,875 48
	Beaumont à Chimay, Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes et à Thuillies, Buvrinnes à Mont-Sainte-Geneviève et à Faurœulx, raccordements de Peissant et de Merbes-Sainte-Marie	149,745 79	79,582 39	311,545 35
	Gosselies à Jumet, à Masses-Diarbois et à Vieux Campinaire, Marcinelle à Jumet, Jumet à Gilly-Sart-Allet, La Providence à La Planche	45,750 45	26,021 28	91,048 95
	Ensemble	455,029 35	720,687 85	2,198,559 34
	Totaux	4,105,509 41	859,865 86	2,987,650 09

STATIONS, bâtiments, CONSTRUCTIONS diverses, dépendances et ateliers. 4	Totaux. 5	VALEUR des lignes rachetées et des lignes construites pour compte de l'État. 6	Totaux. 7	Observations.
pour compte de l'État.				
1,462,575 69	1,809,702 43			(1) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Conventions-lois des 31 janvier-15 mars 1875. / 21 juillet-25 août 1885.) Savoir : 1° Sur fonds généraux . . . .fr. 2,025,176 77 ; 2° Sur prix du forfait . . . .fr. 4,517,015 12 ; Report de la colonne 6 . .fr. 44,915,276 65 ; Ensemble . .fr. 49,450,291 77
76,764 58	520,025 72			
29,705 42	1,589,910 95	44,915,276 65	51,455,468 54	
868,096 66	2,622,652 79			
2,436,938 15	(1) 6,542,191 89			
716,584 92	912,286 21			(2) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention-loi du 19 décembre 1876.) Savoir : 1° Sur fonds généraux . . . .fr. 1,602,625 06 ; 2° Sur prix du forfait . . . .fr. 140,617 22 ; Report de la colonne 6 . .fr. 14,229,282 78 ; Ensemble . .fr. 14,369,900 »
661,061 82	830,956 07	14,229,282 78	15,972,525 06	
1,377,646 74	(2) 1,743,242 28			
100,261 55	228,330 09	2,632,365 75	2,860,724 84	
104,313 66	395,722 27			(3) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. (Convention lois des 25 avril-3 juin 1870. / 1-26 juin 1877.) Savoir : 1° Sur fonds généraux . . . .fr. 4,155,659 52 ; 2° Sur prix du forfait . . . .fr. 254,499 40 ; Report de la colonne 6 . .fr. 94,895,059 05 ; Ensemble . .fr. 95,149,558 45
34,980 26	156,485 92			
11,545 91	52,725 90			
24,217 05	61,258 48			
7,582 97	127,127 81			
58,924 34	211,914 67			(4) Y compris les parachèvements imputés sur le prix de construction à forfait. Savoir : 1° Sur fonds généraux . . . .fr. 8,011,800 44 ; 2° Sur prix du forfait . . . .fr. 4,912,131 74 ; Report de la colonne 6 . .fr. 156,669,984 25 ; Ensemble conforme (Ann. II) fr. 161,582,115 97
19,074 85	356,453 44			
6,695 10	378,265 28			
166,805 24	256,745 27			
15,946 97	342,477 08	94,895,059 05	99,305,197 97	
59,226 76	102,151 22			
5,608 25	32,687 39			
14,867 85	49,870 19			
64,645 62	450,549 69			
9,845 77	298,228 56			
177,618 13	718,489 64			
294,165 65	456,986 31			
1,056,062 38	(3) 4,410,158 92			
4,970,008 82	(4) 12,925,952 18	156,669,984 25	169,505,016 41	

V. — Matériel fixe des stations et ateliers.

Excentriques, bois, rails mobiles, croisements, signaux, etc.	fr.	27,565,961 46
Réservoirs		666,445 54
Colonnes hydrauliques et machines à pomper		455,792 84
Candélabres, réverbères, tuyaux à gaz et à eau		2,029,510 19
Machines à vapeur		1,037,245 20
Enclumes, étaux, creusets, burins		855,810 79
Pompes à incendie		195,398 98
Pavés		5,064,468 22
	Fr.	36,468,631 22

VI. — Dépenses générales.

Personnel	fr.	6,490,817 28
Frais de bureau, impressions, reliures		694,966 98
Études de projets, levées de plans, etc.		503,857 89
Mobilier, instruments, etc.		1,642,776 09
Secours		14,282 90
Dépenses imprévues et extraordinaires		247,421 34
	Fr.	9,594,122 48

VII. — Matériel de traction et de transport.

Matériel de traction.	Locomotives et accessoires	fr. 111,475,574 94	113,355,835 94
	Pièces de rechange	1,880,259 »	
Matériel de transport.	Voitures et approvisionnements y relatifs	152,429,761 81	158,064,277 34
	Objets de consommation pour le Gd-Luxemb.	255,857 26	
	Métaux, fers divers, etc.	2,768,525 57	
	Main-d'œuvre de construction	3,212,152 70	
Engins de pesage de chargement, etc.	Bascules et poids	217,359 77	6,987,027 46
	Grues, cries, cabestans, arbres, pompes, tours, outils, etc.	6,092,175 65	
	Objets de ferblanterie	677,492 06	
Dépenses diverses.	Brouettes, charrettes et canots	224,152 05	420,077 25
	Paniers pour le transport de marchandises	94,665 17	
	Transport de matériel anglais	84,104 86	
	Chevaux et harnais repris aux Bassins houillers du Hainaut.	26,175 17	
	Totaux	fr.	279,451,215 97

VIII. — Approvisionnements à pied d'œuvre.

Rails à mettre en œuvre en 1892	fr.	532,225 28
Vannes id. id.		3,859 42
Ensemble	fr.	536,084 70

RÉCAPITULATION.

SERVICES.	LIGNES ET STATIONS. Lignes construites ou rachetées.	Parachèvements spéciaux prévus lors du rachat.	Parachèvements ordinaires sur fonds généraux.	Totaux.	Matériel roulant acquis ou racheté par l'État.	Ensemble.
I. *Chemins de fer construits directement par l'État.* Valr des lignes. fr. 543,687,449 23; Matériel fixe des stations. . . . 36,468,631 22; Dépenses générles. 9,594,122 48; Approvisionnemnt à pied-d'œuvre. 536,084 70		393,286,287 63		393,286,287 63	212,362,827 73	605,649,115 36
II. *Chemins de fer exploités moyennant redevance ou parts de recettes*	»	»	8,038,196 27	8,038,196 27	»	8,038,196 27
III. *Chemins de fer construits à forfait pour compte de l'État.*						
a) Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873. *b*) Convention-loi des 31 juillet-25 août 1885. *c*) Ligne de Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Anhée ou Yvoir. (*Voir* loi du 25 août 1885.)	49,430,271 77	»	2,025,176 77	51,455,468 54	»	51,455,468 54
d) Ligne de Tirlemont à Anvers vers Gladbach et de Tongres à Neerlinter. (Convention-loi du 19 décembre 1876.)	14,369,900 »	»	1,602,625 06	15,972,525 06	»	15,972,525 06
e) Convntn-loi des 1er-26 juin 1877.	95,149,558 45	»	4,155,639 52	99,305,197 97	»	99,305,197 97
f) — 9-10 — 1878.	2,652,365 75	»	228,359 09	2,860,724 84	»	2,860,724 84
Ensemble. . .	161,582,115 97	»	8,011,800 44	169,593,916 41	»	169,593,916 41
IV. *Chemins de fer rachetés par l'État.*						
Mons à Manage	10,525,041 76	»	4,607,989 19	15,133,030 95	2,698,349 24	17,831,380 19
Grand Luxembourg.	127,555,106 80	9,759,334 31	13,293,261 68	150,387,702 79	33,683,258 53	184,070,961 32
Pepinster à Spa.	6,782,031 08	»	354,185 10	7,136,216 18	»	7,136,216 18
Dendre et Waes.	52,703,069 51	»	4,083,510 82	56,786,580 33	»	56,786,580 33
Saint-Ghislain à Erbiseul	2,585,000 »	62,592 85	70,104 72	2,517,697 57	395,666 34	2,911,363 91
Lierre à Turnhout	4,300,000 »	»	337,097 30	4,637,097 30	233,566 48	4,870,663 78
Anvers à la frontière vers Esschen.	12,500,000 »	»	895,468 90	13,395,468 90	»	13,395,468 90
Hesbaye-Condroz.	»	»	»	»	225,153 81	225,153 81
Marbehan à Virton	6,937,645 39	»	202,698 82	7,140,344 41	268,382 88	7,408,727 29
Flandres.	17,441,982 42	300,000 »	2,244,698 42	19,986,680 84	1,608,737 28	21,595,418 12
Bassins houillers du Hainaut. . .	194,208,800 »	3,000,000 »	12,539,244 80	209,748,044 80	27,960,273 68	237,708,318 48
Ensemble. . .	453,138,677 16	13,101,927 16	38,628,259 75	486,868,861 07	67,071,388 24	553,940,252 31
Totaux. . .	1,057,787,294 38				279,434,215 97	1,337,221,480 35

Intérêts des capitaux pendant la construction des lignes . . . . . fr.		17,914,824 63
Dépenses de premier établissement en général		1,355,136,304 98
A déduire (Annexe II) { Aliénations d'immeubles, subsides, etc. . . . . fr.	5,439,924 89	9,718,060 78
A déduire (Annexe II) { Travaux en cours d'exécution	4,278,135 89	
Reste, pour lignes exploitées, un *capital utile* de . . . . . fr.		1,345,418,244 20

XXVIII. — *Conditions de tracé technique des*

SECTIONS DE LIGNES.	LONGUEUR DES PENTES ET RAMPES exprimée en mètres					
	de 1 à 5 millimètres par mètre.	de 5 à 10 millimètres par mètre.	de 10 à 15 millimèt. par mètre.	de 15 à 20 millimèt. par mètre.	de 20 à 30 millimèt. par mètre.	au-dessus de 30 millimètres par mètre.
Bruxelles-Nord à Anvers-Nord et Est	86.979	1.385	1.146	»	»	»
Installations maritimes d'Anvers	16.781	»	»	»	»	»
Anvers-Stuyvenberg à la frontière hollandaise.	36.716	»	»	»	»	»
Malines à Termonde	52.827	»	»	»	»	»
Termonde à Gand (Sud)	55.645	1.505	»	»	»	»
Gand (bif : du Strop) à Ostende	131.892	»	»	»	»	»
Gand-Sud à Courtrai	82.225	»	»	»	»	»
Courtrai à Tournai	49.495	3.945	»	»	»	»
Schaerbeek à Louvain (bif. Kessel-Loo)	35.998	5.488	»	»	»	»
Malines (bif. de Muysen) à Tirlemont	69.246	3.409	»	»	»	»
Tirlemont à Ans	85.400	1.040	»	»	»	»
Ans à Pépinster	33.465	9.555	»	782	7.422	»
Pépinster à la Prusse	15.020	25.047	1.344	»	»	»
Jonction belge prussienne	5,446	2.255	2.848	25,559	»	»
Embranchement vers Calamine	491	1.195	379	357	»	»
Bruxelles-Midi à Braine-le-Comte	58.912	»	»	»	»	(1)845
Braine-le-Comte à Mons	50.400	1.568	»	»	»	»
Mons à Quiévrain	32.845	»	»	»	»	»
Bruxelles (rue des Palais) à Bruxelles-Midi	12.227	6.737	»	»	»	»
Bruxelles (A.-V.) à Bruxelles (Q.-L.)	5.582	706	4.995	504	»	»
Bruxelles (Midi) à Luttre	15.455	33.052	22.770	»	»	»
Bruxelles (Q.-L.) à Namur	9.410	41.260	11.206	35.267	»	»
Namur à Ciney	1.578	9.447	4.558	34.702	»	»
Ciney à Libramont	9.220	26.824	31.158	29.946	»	»
Libramont à la frontière Grand-Ducale	15.104	26.729	14.916	26.752	»	»
Autel à la frontière française	8.677	2.725	12.109	»	»	»
Laeken à Schellebelle	57.740	4.050	»	»	»	»
Jette à Termonde	10.769	3.748	3.428	2.410	»	»
Etterbeek à Tervueren	4.280	2.418	1.726	2.567	»	»
Hal à Ath	43.757	33.003	»	»	»	»
Ath à Tournai	50.874	2.820	»	»	»	»
Tournai à la frontière, vers Blandain	20.078	260	»	»	»	»
Ath à Jurbise	31.958	»	»	»	»	»
Ath à Blaton	3.568	5.839	2.976	»	»	»
Blaton à Bernissart	678	»	605	1.546	»	»
Ath à Denderleeuw	76.526	»	»	»	»	»
Melle à Braine-le-Comte	29.801	60.186	7.894	»	»	»
Braine-le-Comte à Couillet	75.950	234	»	»	»	»
Couillet à Namur	65.915	»	»	497	»	»
Namur à Tirlemont	11.887	15.556	7.855	4.000	»	»
A reporter	1,450.587	329.962	131.875	162.889	7.422	845

(1) Rampe de l'embranchement des carrières de Quenast.

lignes principales, au 31 décembre 1891.

PALIERS.	LONGUEUR DES COURBES A RAYON, exprimée en mètres					Alignements droits.	LONGUEUR TOTALE des sections.	*Observations.*
	de 200 mètres et moins.	de 200 à 300 mètres.	de 300 à 500 mètres.	de 500 à 700 mètres.	de plus de 700 mètres.			
12.908	»	825	754	944	22.116	77.779	102.418	
9.504	507	1.526	2.164	4.867	8.422	8.799	26.285	
17.260	»	»	534	»	5.368	48.274	55.976	
»	»	»	»	1.500	16.422	34.905	52.827	
4.270	»	»	1 096	»	15.880	46.442	61.418	
1.451	666	1.100	920	946	22.900	106.811	135.545	
»	»	»	1.060	»	9.295	71.870	82.225	
7.527	»	572	1.791	874	12.864	44.864	60.965	
10.397	»	150	784	»	11.928	35.041	47.885	
14.744	»	140	1.155	»	36.806	49.518	87.599	
3.220	»	»	»	»	35.771	51.889	87.660	
2.952	»	570	1 703	2.060	25.058	24.794	54.174	
»	»	1.854	1.498	11.595	11.577	15.089	39.411	
214	»	1.665	15.282	862	441	16.074	32.522	
»	»	1.070	»	»	»	1.350	2.420	
7.098	1.000	»	1.272	535	17.012	47.056	66.853	
7.746	»	»	»	»	26.272	35.442	59.714	
8.322	»	»	833	1.792	3.785	34.755	41.165	
1.730	»	614	5.455	710	1.366	12 549	20.694	
1.050	295	702	5.074	554	1.194	5.018	12.817	
7.061	»	»	6.849	1.525	12.409	57.555	78.356	
16.301	160	566	648	1.565	21.608	89.099	115.444	
11.880	»	»	»	428	20.724	31.995	62.145	
25.570	»	»	10.748	4.654	39.092	68.224	122.698	
22.762	»	»	»	175	48.470	57 618	106.265	
1.257	»	»	»	»	12.140	12.608	24.748	
14.358	»	120	642	»	22.247	55.119	76.128	
6.064	»	»	1.107	849	5.660	18.865	26.419	
1.152	»	»	1.620	1.450	710	8.545	12.123	
»	»	»	4.250	1.040	19.065	52 560	76.740	
6.658	»	»	117	2.580	25.255	34.602	60.352	
295	»	»	»	1.595	2.200	16.856	20.651	
478	»	»	677	5.385	2.792	23.582	32.436	
5.165	»	»	2.587	»	1.524	15.457	17.548	
747	»	»	574	»	471	2.551	3.576	
600	»	201	3.614	620	22.050	50.441	76.926	
15.514	»	161	1.648	400	35.506	75.680	111.195	
9.940	»	»	277	1.099	35.918	48.850	86.124	
4.000	92	»	»	»	54.897	15.421	68.410	
1.973	»	»	5 515	275	6.188	31.295	41.271	
259,886	2.720	11,814	78.037	50.247	678.099	1,522.545	2,345.462	

SECTIONS DE LIGNES.	LONGUEUR DES PENTES ET RAMPES, exprimée en mètres					
	de 1 à 5 millimètres par mètre.	de 5 à 10 millimètres par mètre.	de 10 à 15 millimèt. par mètre.	de 15 à 20 millimèt. par mètre.	de 20 à 30 millimèt. par mètre.	au dessus de 30 millimètres par mètre.
Report.	1,450.587	329.962	131.873	162.889	7.422	843
Tirlemont à Neerlinter.	6.920	5.765	»	»	»	»
Neerlinter à Moll	27.078	11.129	»	»	»	»
Neerlinter à Tongres	11.355	16.442	»	»	»	»
Libramont à Gouvy	19.265	17.054	11.803	»	»	»
Libramont à Bertrix.	3.298	2.055	5.224	»	»	»
Bastogne à la frontière Grand-Ducale	1.695	191	1.940	4.416	»	»
Chemin de fer de la Vallée de l'Amblève . . .	17.646	16.585	»	»	»	»
Pépinster à Gouvy	7.262	8.134	13 013	22.579	12.231	»
Marloie à Liége.	42.358	15.668	»	»	»	»
Marbehan à Virton et à Lamorteau	15.854	7.853	3.966	4.795	800	»
Athus à Gedinne	34.475	16.558	31.966	8.635	»	»
Jemelle à Wanlin	6 561	2.652	1.192	1.812	»	»
Landen à Ciney.	6.287	6 393	39.865	»	»	»
Plateaux de Herve	4.328	6.464	950	10.744	4.533	»
Battice à Aubel	400	450	1.645	2.353	4.100	»
Ceinture de Liége	3.660	2.201	»	708	»	»
Tamines à Landen.	18.977	21.388	12 070	2.639	165	»
Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre.	5.771	1.913	4.203	»	»	»
Tamines à Mettet	5.510	3.912	2 145	7.204	»	»
Mettet à Acoz.	2.508	1.573	6 591	779	»	»
Mettet à Anhée	4.318	2.965	12.554	»	»	»
Couillet à Jamioulx	800	922	3.859	548	»	»
Mons à Manage	30.648	14.095	880	»	»	»
Manage à Wavre	16.320	15.702	2.782	»	»	»
Lembecq à Écaussines-Sud.	10.236	4.697	2.702	»	»	»
Écaussines-Sud à Erquelinnes	27.189	33.727	»	360	»	»
Tubize à Rognon	3.386	1.525	303	»	»	»
Tubize à Braine-l'Alleud.	5.695	3.159	4.374	»	»	»
Mons à Bonne-Espérance.	2.707	4.027	5.422	3.160	»	»
Anvers Sud à Londerzeel.	22.767	7.029	»	»	»	»
Londerzeel à Alost	8.307	7.750	»	»	»	»
Alost à Burst.	3.476	4.724	»	»	»	»
Denderleeuw à Courtrai	18.519	29 618	699	»	»	»
Courtrai à Renaix	18.100	19.047	12.310	»	»	»
Sottegem à Ellezelles	4.207	3.561	8.563	»	»	»
La Pinte à Saint-Ghislain	35.115	33.630	»	»	»	»
Saint-Ghislain à Maffles	6.543	3.022	6.989	»	»	»
Saint-Ghislain à Erbisœul	5.791	»	11.952	»	»	»
Leupeghem à Orroir.	8.568	19	»	»	»	»
Avelghem à Herseaux	9.230	2.800	»	»	»	»
Amougies à Tournai.	9.102	5.447	»	»	»	»
Tournai à la frontière, vers Rumes	5.246	3.426	3.761	»	»	»
A reporter.	1,948.149	695.190	345.695	233.621	29.260	843

PALIERS.	LONGUEUR DES COURBES A RAYON, exprimée en mètres					Alignements droits.	LONGUEUR TOTALE des sections.	Observations.
	de 200 mètres et moins.	de 200 à 500 mètres.	de 500 à 500 mètres.	de 500 à 700 mètres.	de plus de 700 mètres.			
259.886	2.720	11.814	78.037	50.247	678.099	1,522,545	2,343.462	
7.516	»	»	»	»	3.237	16.964	20.201	
19.880	»	»	2.022	2.329	4.793	48.943	58.087	
6.226	»	»	2.166	»	4.889	26.966	34.021	
8.804	»	128	492	433	18.050	37.803	56.926	
1.013	»	27	1.359	»	3 325	6.877	11.588	
»	»	»	1.423	518	2.469	4.050	8,240	
134	»	»	14.970	2.287	4.150	12.758	34.165	
4.018	»	2.171	15.637	7.426	11.684	30.319	67.237	
16.705	»	»	15.260	9.695	15.354	34.422	74,751	
700	»	»	6.178	4.346	4.900	16.544	31.968	
5.211	»	»	8.052	»	21.267	67,526	96.845	
3.992	»	361	2.558	1.355	2 480	9.455	16.189	
21.714	»	15.117	10.144	1.588	6.151	41.279	74.259	
5.674	463	409	7.857	4.481	1.004	18.479	32,693	
1.787	»	»	2.122	2 824	»	5.708	10.744	
3.040	»	363	1.480	2.025	»	5.851	9.699	
4.729	»	220	2.686	4.214	12.059	40.798	59.977	
2.160	»	»	1.356	548	4.617	7.526	14.047	
1.533	»	»	5.043	783	4.950	9.548	20.304	
1.560	»	»	2.797	890	2.216	6.908	12.811	
1.253	»	»	7.257	565	5.168	8,100	21.090	
461	»	454	430	985	2.348	2.373	6.590	
4.363	144	2.426	2.955	2.900	6.860	34.719	49.984	
6.442	»	191	1.058	»	17.517	22,570	41.356	
2.560	»	870	4.224	215	3.329	11.647	20.285	
6.781	144	375	2.419	5.031	4.956	53.152	68.057	
1.366	203	441	3.049	»	1.127	3.960	8.780	
1.419	199	1.057	1.927	»	4.389	7.073	14.645	
5.391	»	»	1.372	2.116	3 170	14,049	20.707	
4.218	»	41	4 435	1.267	3.945	24.328	34 014	
4.275	»	»	1.332	»	2 775	16.517	20 622	
1.180	»	263	456	»	3 060	5.601	9.580	
14.597	»	95	4.297	2.635	11.595	45.015	63.455	
5.336	»	214	5.046	807	10.600	38.126	54.795	
1.337	»	»	5.026	»	4 585	8.257	17.668	
22.919	»	274	2.013	3.551	19.690	66,156	91.664	
1.602	»	»	416	»	2.395	15,345	18.156	
741	»	452	»	»	2.801	15,231	18.484	
5.066	»	»	1.203	325	882	11,245	13 655	
3.290	»	»	601	»	2.463	12.256	15 320	
5.604	»	»	1.178	972	2.672	15.331	20.155	
1.314	»	»	1.599	1.575	1.885	8.690	13.747	
477.997	3.872	37.761	233.915	118.731	923.460	2,415.018	3,750.755	

SECTIONS DE LIGNES.	LONGUEUR DES PENTES ET RAMPES, exprimée en mètres					
	de 1 à 5 millimètres par mètre.	de 5 à 10 millimètres par mètre.	de 10 à 15 millimèt. par mètre.	de 15 à 20 millimèt. par mètre.	de 20 à 30 millimèt par mètre.	au-dessus de 30 millimètres par mètre.
Report.	1.948.149	695.190	345.695	233 621	29 260	843
Antoing à la frontière, vers Bléharies	1.149	2.634	2.500	»	»	»
Tournai à Basècles et Péruwelz à la frontière .	10.187	9.542	8.094	»	»	»
Hoboken à Vieux-Dieu	9.241	3.267	»	»	»	»
Vieux-Dieu à Termonde	13.912	6.016	»	»	»	»
Contich-Ouest à Turnhout	16.120	972	»	»	»	»
Alost à Audegem	8.688	»	»	»	»	»
Termonde à Moerbeke-Waes	28.424	600	»	»	»	»
Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	26.393	»	»	»	»	»
Bruges à Heyst	8.618	843	»	»	»	»
Ostende à Ypres.	19.449	26.251	»	»	»	»
Comines à la frontière	5.157	2.532	»	»	»	»
Ceinture de Gand	15.515	»	»	»	»	»
Thielt à Dixmude	22.817	7.308	»	»	»	»
Dixmude à la frontière.	15.993	592	»	»	»	»
Dixmude à Nieuport-Bains	10.738	312	»	»	»	»
Anseghem à Ingelmunster	5.550	10.545	»	»	»	»
Dour à Audregnies et à la frontière	3.738	3.624	3.072	»	»	»
Houdeng à Soignies	2.397	3.753	5.450	»	»	»
Manage à Piéton	8.920	4 922	7.735	»	»	»
Piéton à Faurœulx	6.756	3 721	2 394	»	»	»
Merbes Sainte-Marie à Chimay	15.522	8.255	19.181	9.187	»	»
Thuillies à Berzée	1.985	1.948	4 062	»	»	»
Haine Saint-Pierre à Luttre	6.700	12.248	22.311	5.723	»	»
Nivelles à Fleurus.	5.491	2.430	2.772	1.259	»	»
Luttre à Châtelineau	5.327	1.197	5.073	9.501	»	»
Jumet-Brulotte à Marchiennes-Est et à Vieux Campinaire.	757	1.479	449	7.956	»	»
Gillet-Sart-Allet à Gilly-Haies	»	207	»	1.530	»	»
Réseau des embranchements et raccordements du bassin de Charleroi	8.891	5.727	2.561	3.530	3.604	»
Monceau à La Planche.	1.890	707	1,331	»	»	»
Gilly-Sart-Allet à Lambusart.	»	402	1 419	2.631	»	»
Embranchements et raccordements des charbonnages du groupe de Binche	4.469	4 019	1.990	4.079	2.254	»
Frameries à Saint-Ghislain	4.520	3.567	3.876	»	»	»
Frameries à Pâturages.	666	1.058	»	»	»	»
Cuesmes à Quiévrain	9.984	4 615	8.931	658	»	»
Embranchements des lignes du Flénu et de Saint-Ghislain et de charbonnages.	6.358	4.812	5.409	4 727	866	»
Totaux.	2 260.451	835.095	454.105	284.182	35.984	843
En p. %	49.46	8.27	9.94	6.22	0.78	0.02

PALIERS.	LONGUEUR DES COURBES A RAYON, exprimée en mètres					Alignements droits.	LONGUEUR TOTALE des sections.	Observations.
	de 200 mètres et moins.	de 200 à 300 mètres.	de 300 à 500 mètres.	de 500 à 700 mètres.	de plus de 700 mètres.			
477.997	3 872	37.761	253 913	118.731	923.460	2.413.018	3.730 755	
2.234	»	»	1.158	588	347	6.424	8 517	
6.085	»	690	2.846	2.358	4.695	23.319	33 908	
4.888	»	»	3.804	984	1.751	10 877	17 396	
11.432	»	»	1 380	376	3 403	26.111	31 360	
31.114	»	»	»	2.638	6.207	39.362	48.206	
9.000	»	»	»	»	4.602	13.086	17.688	
6.869	564	1.069	»	»	7.090	27.170	35.893	
19.906	»	»	3.868	520	3.004	38.907	46.299	
14.046	196	1.364	1.752	564	2.675	16 956	23 507	
9.683	»	»	1 679	1.038	9.026	43.440	55 183	
4 224	»	»	»	44	3.497	8 372	11.913	
11.216	2.195	455	7.578	397	897	15 209	26.751	
4,954	»	»	1 788	1.131	5.834	26 326	35 079	
6.660	»	»	529	»	2.715	20 001	23 245	
4 484	»	309	709	»	1.919	12 597	15.534	
7.849	»	»	2.632	83	4.119	16 910	23.744	
681	23	»	»	3.223	984	6.886	11.116	
1.556	»	»	1 457	652	1 377	9.089	13.155	
1.383	»	261	3 918	5.519	3.008	10.254	22 960	
2.207	»	279	2 098	956	573	11.172	15.078	
9.478	»	»	6.703	6.737	13.571	34 612	61.623	
»	»	»	1.466	1.565	331	4.613	7.995	
7 938	85	1.398	12.114	5 822	6.429	29.072	54.920	
5 289	»	»	567	831	800	15.043	17.241	
4.949	»	2.319	5.786	228	1 300	16.414	26 047	
2.577	»	1.878	2.222	1 316	5.066	2 736	13.218	
211	1.027	»	»	»	»	921	1.948	
1,556	3,092	7.254	2 754	738	266	11.365	25.469	
742	1.242	»	939	116	239	2.134	4.670	
2.064	»	250	1 325	508	1.049	3.384	6.516	
5.807	4.436	1.864	3.537	401	91	12.289	22.618	
»	»	»	»	2.991	262	8.710	11 963	
1.485	»	26	1.616	»	»	1.567	3.209	
1 521	»	»	1.140	8.456	2 072	14.021	25.680	
17.994	1.840	1.137	3.450	1 470	1.804	30.445	40 146	
699.879	18 571	58 314	314 728	170 961	1.024.553	2.983.412	4.370.539	
15.31	0.41	1 27	6.88	3 74	22.42	65 28	100.00	

3e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XXIX. — *Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1891.*

DÉSIGNATION DES LIGNES.		LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
		SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
		Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	A double voie.	A simple voie.	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement.
		Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (1)		49,323	»	»	49,323	»	49,323	49,323	»
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)		59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	178,692	»	52,046	52,046	»
	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 Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438		»	25,438	25,438	»
	Roulers à Ypres	22,030	»	22,030		»	22,030	22,030	»
	Roulers à Menin	15,012	»	15,012		»	15,012	15,012	»
Gand-Eeeloo-Bruges		47,297	»	»	47,297	1,892	45,405	47,297	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)		26,488	14,590	»	41,078	»	41,078	41,078	»
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. — Charleroy à Vireux (France)	62,478	3,100	65,578	624,172	23,678	41,900	65,578	»
	Entre-Sambre-et-Meuse. — Embranchements de Couvin, de Florennes, de Lanelle, de Morialmé et de Philippeville et de la Sambre à Marchienne.	45,717	»	45,717		2,251	43,466	43,466	2,251
	Est belge. — Louvain à Givet (France)	117,251	2,083	119,334		16,012	103,322	119,334	»
	Est belge. — 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 embranchement de Louvain-Bassins	73,259	»	73,259		15,913	57,346	60,141	13,118
	Nord de la Belgique. — Aerschot à Hérenthals	20,535	»	20,535		»	20,535	20,535	»
	Nord de la Belgique. — 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	»
Hasselt à Maeseyck		40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Liége à Maestricht (Pays-Bas)		18,276	11,007	»	29,283	29,283	»	29,283	»
Liégeois-Limbourgeois	Liége à Hasselt	53,652	»	53,652	140,742	»	53,652	50,513	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	44,313	17,571	61,884		»	61,884	61,884	»
	Liége à Fémalle et embranchements	25,206	»	25,206		»	25,206	7,677	17,529
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)		43,900	23,586	»	67,486	»	67,486	67,486	»
Nord belge.	Charleroy à Erquelinnes	30,653	»	30,653	168,878	30,653	»	29,885	768
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	»	15,890		15,890	»	15,890	»
	Namur à Liége	72,634	»	72,634		72,634	»	72,151	483
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701		6,034	43,667	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
Totaux		(2) et (3) 1,276,354	201,611	1,477,965		232,200	1,245,765	1,428,296	49,669

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : Anvers à la Tête-de-Flandre).

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

N° XXX. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1891.*

DÉSIGNATION des COMPAGNIES. 1	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES. 2	NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE. STATIONS EXPLOITÉES en commun avec une ou plusieurs autres administrations. 3	exclusivement par la Compagnie considérée. 4	Ensemble. (Colonnes 3 et 4.) 5	Haltes. 6	Points d'arrêt. 7	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.) 8	NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways en pleine voie (gares privées). 9	aux stations. 10	Total. (Colonnes 9 et 10.) 11
Anvers à Gand	Belge	1	9	10	1	3	14	»	1	1
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	9	10	1	3	14	»	1	1
Chimay	Belge	4	9	13	»	3	16	3	2	5
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	9	13	»	3	16	3	2	5
Flandre occidentale	Belge	11	18	29	3	8	40	»	1	1
	Etranger	1	2	3	1	»	4	»	»	»
	Ensemble.	12	20	32	4	8	44	»	1	1
Gand-Eecloo-Bruges	Belge	4	8	12	1	»	13	»	3	3
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	8	12	1	»	13	»	3	3
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	»	»	7	»	3	3
	Etranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	6	6	12	»	»	12	»	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	26	»	125	35	84	119
	Etranger	7	13	20	2	»	22	1	6	7
	Ensemble.	44	75	119	28	»	147	36	90	126
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	1	»	8	1	3	4
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	1	»	8	1	3	4
Liége à Maestricht	Belge	1	5	6	»	7	13	1	3	4
	Etranger	1	2	3	»	»	3	»	1	1
	Ensemble.	2	7	9	»	7	16	1	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	2	1	26	6	20	26
	Etranger	1	2	3	»	»	3	»	»	»
	Ensemble.	10	16	26	2	1	29	6	20	26
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	»	2	12	»	2	2
	Etranger	2	2	4	1	»	5	»	»	»
	Ensemble.	8	6	14	1	2	17	»	2	2
Nord belge	Belge	18	29	47	5	29	81	24	54	78
	Etranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	29	48	5	29	82	24	54	78
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	3	8	1	2	3
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	3	8	1	2	3
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	»	1	8	»	»	»
	Etranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	»	1	8	»	»	»
TOTAUX	Belge	98	172	270	44	57	371	71	178	249
	Etranger	15	24	39	4	»	43	1	8	9
	Ensemble.	113	196	309	48	57	414	72	186	258

N° XXXI. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1891.*

Comparaison des années 1891 et 1890.

	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
	Anvers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Eeclo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maeseyck.	Liége à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois (1).	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Tariers à Rumbrein.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.														
Locomotives. en 1891	12	7	36	8	10	200	3	(2) 10	28	13	(3) 204	3	6	540
Locomotives. en 1890	12	7	35	7	10	199	3	(2) 10	27	12	(3) 204	3	6	553
Différences pour 1891	»	»	+ 1	+ 1	»	+ 1	»	»	+ 1	+ 1	»	»	»	+ 5
Tenders . . . en 1891	»	7	35	4	6	130	»	7	20	12	129	»	»	350
Tenders . . . en 1890	»	7	34	3	6	124	»	7	19	11	129	»	»	340
Différences pour 1891	»	»	+ 1	+ 1	»	+ 6	»	»	+ 1	+ 1	»	»	»	+ 10
Voitures à vapeur en 1891	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
Voitures à vapeur en 1890	»	»	7	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	10
Différences pour 1891	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.														
Voitures à voyageurs — de 1re classe.	5	»	14	3	2	43	»	3	—	5	29	»	1	105
Voitures à voyageurs — de 2e —	15	»	20	10	2	42	»	3	—	7	28	»	2	129
Voitures à voyageurs — de 3e —	31	7	63	22	9	207	6	11	—	15	65	1	9	446
Voitures à voyageurs — mixtes	12	5	18	5	2	53	2	(4) 16	—	7	(5) 25	5	3	153
Voitures à voyageurs — Ensemble.	63	12	115	40	15	345	8	33	(1)	34	147	6	15	833
Fourgons à bagages	12	8	44	6	5	212	2	(6) 14	(1)	11	140	2	4	460
Wagons à marchandises — ouverts	50	195	310	55	171	5,859	44	179	—	303	3,846	57	20	11,086
Wagons à marchandises — fermés	43	6	133	40	13	585	16	68	—	23	438	»	15	1,380
Wagons à marchandises — pr chevaux	»	»	6	»	»	6	2	1	—	»	10	»	»	25
Wagons à marchandises — pr bétail	3	8	56	»	8	579	16	1	—	50	50	4	7	782
Wagons à marchandises — Ensemble.	96	209	505	95	192	7,026	78	249	(1)	376	4,344	61	42	13.273
Véhicules divers	10	1	»	4	2	17	4	»	(1)	6	5	»	2	51
Totaux (véhicules de transport) en 1891	181	230	664	145	214	7,600	92	296	(1)	427	4,636	69	63	14,617
Totaux (véhicules de transport) en 1890	184	230	663	143	203	7,600	92	296	—	416	4,634	69	63	14,593
Différences pour 1891	— 3	»	+ 1	+ 2	+11	»	»	»	—	+11	+ 2	»	»	+ 24

(1) A la fin de 1891, cette ligne possédait 18 voitures à voyageurs de 3e classe, 8 voitures mixtes et 26 fourgons à bagages. Quant aux wagons à marchandises, la Compagnie pour l'exploitation 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 (1,695 kilomètres). L'effectif total à la fin de 1891 comprenait : 2,784 wagons ouverts, 2,555 wagons fermés, 147 wagons pour chevaux, 555 wagons pour bétail et 870 véhicules divers.

(2) Dont 5
(3) — 19
(4) — 10
(5) — 11
(6) — 4

affectés au service spécial des trains-tramways.

N° XXXII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année* 1891.

Comparaison des années 1891 et 1890.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	412,971	37,816	7,238	458,025	»	»	»	»	412,971	37,816	7,238	458,025
Chimay	»	68,866	201,240	270,106	»	8,890	27,740	(1) 36,630	»	77,756	228,980	306,736
Flandre occidentale	(2) 813,922	148,688	119,538	1,082,148	473	65	»	538	(2) 814,395	148,753	119,538	1,082,686
Gand-Eeeloo-Bruges	264,434	48,459	»	312,893	»	»	»	»	264,434	48,459	»	312,893
Gand à Terneuzen	72,909	33,981	60,917	167,807	»	»	»	»	72,909	33,981	60,917	167,807
Grand Central belge	1,625,844	1,423,246	388,062	3,437,152	84,651	185	6	84,842	1,710,495	1,423,431	388,068	3,521,994
Hasselt à Maeseyck	164	»	101,370	101,534	»	»	»	»	164	»	101,370	101,534
Liége à Maestricht	(3) 244,238	99,434	15,330	359,002	»	»	»	»	(3) 244,238	99,434	15,330	359,002
Liégeois-Limbourgeois	413,855	399,544	1,812	815,211	»	»	»	»	413,855	399,544	1,812	815,211
Malines à Terneuzen	(4) 256,235	197,945	22,887	477,067	»	»	»	»	(4) 256,235	197,945	22,887	477,067
Nord belge	(5) 1,556,234	1,255,983	»	2,812,217	»	»	»	»	(5) 1,556,234	1,255,983	»	2,812,217
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	74,508	11,506	«	86,014	14,651	2,053	»	16,704	89,159	13,559	»	102,718
Totaux pour 1891	5,735,314	3,725,468	958,394	10,419,176	99,775	11,193	27,746	138,714	5,835,089	3,736,661	986,140	10,557,890
— pour 1890	5,261,340	3,696,217	1,353,826	10,311,383	97,724	11,283	29,173	138,180	5,359,064	3,707,500	1,382,999	10,449,563
Différences pour 1891	+ 473,974	+ 29,251	— 395,432	+ 107,793	+ 2,051	— 90	— 1,427	+ 534	+ 476,025	+ 29,161	— 396,859	+ 108,327

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

(2) Y compris 165,923 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 115,200 — — par les trains-tramways.

(4) — 35,904 — — par les voitures à vapeur.

(5) — 526,761 — — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs — 1re classe. . . . . (nombre.)	31,563	58,393	3,299	6,376	39,977	78,869
Voyageurs — 2e — . . . . . (—)	244,186	257,102	22,088	23,645	259,499	301,043
Voyageurs — 3e — et prix réduits . (—)	920,906	519,353	243,580	121,295	1,986,260	1,072,568
Ensemble. (—)	1,193,655	834,848	268,967	151,316	2,285,736	1,452,480
Bagages. — taxés au minimum . . . . . (colis.)	1,312	812	»	»	9,453	21,076
Bagages. — — au poids . . . . . (quintaux.)	4,544	5,817	1,230	2,923	19,550	
Ensemble.	—	6,629	—	2,923	—	21,076
Petites marchandises. — taxées au minimum . (expéditions.)	44,586	18,636	»	»	272,662	105,385
Petites marchandises. — — au poids . . . . (quintaux.)	48,895	69,559	17,850	22,309	267,185	105,680
Ensemble.	—	88,195	—	22,309	—	211,065
Grosses marchandises. — taxées au minimum . . (expéditions.)	8,069	17,051	»	»	27,985	27,078
Grosses marchandises. — — au poids . . . . (tonnes.)	66,895	209,543	218,086	379,119	727,615	1,238,469
Ensemble.	—	226,594	—	379,119	—	1,265,547
Finances. . . . . (groups.)	3,333	1,558	923	701	36,412	6,100
Équipages — transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	»	»	5	44
Équipages — — à petite — (—)	»	»	6	121	»	»
Ensemble. (—)	»	»	6	121	5	44
Chevaux et bestiaux (4) — transportés à grande vitesse. (nombre.)	»	»	»	»	1,108	15,690
Chevaux et bestiaux (4) — — à petite — (—)	15,054	27,931	956	10,136	836	7,837
Ensemble. (—)	15,054	27,931	956	10,136	1,944	23,527
Produits extraordinaires . . . . . (francs.)	—	26,623	—	19,587	—	14,267
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	1,212,378	—	(5) 586,212	—	2,994,106
Dépenses — — . . — (—)	—	765,905	—	(6) 408,470	—	1,760,017
Excédents — des recettes sur les dépenses. (—)	—	446,473	—	177,742	—	1,234,089
Excédents — des dépenses sur les recettes. (—)	—	»	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	63.17 p. °/o	—	69.68 p. °/o	—	58.78 p. °/o

(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) Antérieurement à 1891, les billets aller-retour n'ont été comptés que pour un seul voyage. Actuellement ils sont portés en
(3) Y compris le mouvement (546,510 voyageurs) et la recette (207,684 francs) des trains-tramways organisés sur la section de
(4) Pour les chemins de fer d'Anvers à Gand, du Grand Central et du Nord belge, le mouvement en animaux est exprimé par le nombre
(5) Y compris une somme de 34,703 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, du
(6) Y compris une somme de 6,531 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation.* — *Exercice* 1891.

DES COMPAGNIES.

GAND-ECCLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESEYCK.		LIÉGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
9,597	15.919	1,705	2,593	112,957	211,246	1,040	2,255	18,552	31,940	218,690	407,594
131,767	135,639	10,812	9,823	569,682	696,447	6,061	9,828	71,576	71,585	1,312,671	1,505,112
353,664	230,565	235,411	175,849	5,333,711	2.674,243	56.308	46,151	(3) 968,020	(3) 439,539	10,097,860	5,279,563
495,028 (2)	382,123	247,928	188,265	6,016,350	3,581,936	63,409	58,234	1,058,148	543,064	11,629,221	7,192,266
4,194	717	553	847	20,024	59,742	555	278	»	»	33,088	103,207
1,494	1,849	587		16,614		389	788	8,727	8,358	52,835	
—	2,566	—	847	—	59,742	—	1,066	—	8,358	—	103,207
57,146	22,426	6,344	1,815	327,473	558,931	21,263	7,250	»	»	729,444	983,367
27,952	22,162	12,423	9,342	188.697		8,296	8,854	43.692	31,018	614,954	
—	44,588	—	11,157	—	558,931	—	16,104	—	31,018	—	983,367
6.455	8,424	717	892	51,436	9,741,244	944	1,401	»	»	95,606	12.810,289
112,343	185,636	397.967	371,590	4,413,695		37.477	59,300	344,607	570,842	6,518,385	
—	193,760	—	372,482	—	9,741.244	—	60,701	—	570,842	—	12,810,289
2,707	802	483	913	17,956	3,946	1,317	331	2,519	633	65,650	14,984
8	130	»	»	62	2,232	»	»	8	139	83	2,545
»	»	»	»	70	6,464	»	»	»	»	76	6,585
8	130	»	»	132	8,696	»	»	8	139	159	9,130
312	6,450	»	»	3,385	9,005	»	»	56	910	4.861	32,055
1,681	16,941	497	4,336	90,160	93,150	457	5.792	697	7,897	110,338	174,020
1,993	23,391	497	4,336	93,545	102,155	457	5,792	753	8,807	115,199	206,075
—	47,317	—	15,315	—	160,870	—	26,687	—	79,060	—	389,726
—	694,677	—	593,315	—	14,217,520	—	168,915	—	1,241,921	—	21,709,044
—	403,329	—	315,510	—	7,370,758	—	169.881	—	691,308	—	11,885,178
—	291,348	—	277,805	—	6,846,762	—	»	—	550,613	—	9,824,832
—	»	—	»	—	»	—	966	—	»	—	966
—	58.06p.%	—	53.18p.%	—	51.84 p. %	—	100.57 p.%	—	55.66 p.%	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admi-
il n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
compte chacun pour deux voyages.
Liége à Visé.
de *têtes*; pour les autres railways ce mouvement est représenté par le nombre d'*expéditions*.
chef de l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
dont il est question dans le renvoi (3) ci-dessus.

N° XXXIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et*

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION					
	REPORTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs — 1re classe. . . . . (nombre.)	218,690	407,591	15,568	42,297	18,475	22,055
Voyageurs — 2e — . . . . . (—)	1,312,671	1,505,112	140,081	201,079	86,565	73,251
Voyageurs — 3e — et prix réduits . . (—)	10,097,860	5,279,563	531,432	411,602	550,945	243,660
Ensemble. (—)	11,629,221	7,192,266	687,801	654,978	655,985	338,966
Bagages — taxés au minimum . . . . . (colis.)	33,088	103,207	3,829	1,876	2,025	993
Bagages — — au poids . . . . . (quintaux.)	52,835		3,910	9,801	1,918	2,696
Ensemble.	—	103,207	—	11,677	—	3,689
Petites marchandises — taxées au minimum. . (expéditions.)	729,444	983,367	126,921	15,567	69,246	63,222
Petites marchandises — — au poids. . . . . (quintaux.)	614,954		94,555	132,377	36,359	
Ensemble.	—	983,367	—	177,944	—	63,222
Grosses marchandises — taxées au minimum. . (expéditions.)	95,606	12,810,289	12,672	15,206	6,500	8,775
Grosses marchandises — — au poids. . . . . (tonnes.)	6,518,385		997,673	1,491,326	557,379	743,452
Ensemble	—	12,810,289	—	1,506,532	—	752,227
Finances . . . . . (groups.)	65,650	14,984	6,337	1,863	9,833	2,367
Équipages — transportés à grande vitesse. (nombre.)	83	2,545	76	2,052	»	»
Équipages — — à petite — (—)	76	6,585	»	»	13	211
Ensemble. (—)	159	9,130	76	2,052	13	211
Chevaux et bestiaux (2) — transportés à grande vitesse. (nombre.)	4,861	32,055	148	3,744	14	265
Chevaux et bestiaux (2) — — à petite — (—)	110,338	174,020	3,024	38,938	249	2,515
Ensemble. (—)	115,199	206,075	3,172	42,682	263	2,780
Produits extraordinaires. . . . . (francs.)	—	389,726	—	44,642	—	70,162
Recettes brutes d'exploitation . . Totaux. (—)	—	21,709,044	—	2,442,370	—	1,233,624
Dépenses — — . . — (—)	—	11,885,178	—	1,731,193	—	703,672
Excédents — des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,824,832	—	711,177	—	529,952
Excédents — des dépenses sur les recettes. (—)	—	966	—	»	—	»
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	70.88 p. %	—	57.04 p. %

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la *totalité* des frais de transport, *sans distinction de tarifs ;* dès lors, il n'est plus possible

(2) *Voir* note de renvoi (4) de la page précédente.

recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation.* — *Exercice* 1891. (*Suite.*)

DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. °/o relativement A LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	de chaque tarif.	générale.
346,845	708,090	»	»	3,017	2,786	602,595	1,482,819	10.12	2.90
840,482	803,262	40,047	9,259	33,189	20,848	2,453,035	2,642,844	22.35	6.44
4,705,241	1,889,684	»	»	166,724	69,867	16,052,202	7,894,376	67.53	19.36
5,892,568	3,404.036	40,047	9,259	202,930	93,501	19,107,832	11,690,006	100. »	28.67
»	»	»	»	631	345	39,573	231,431	100. »	0.57
44,604	112,004	»	»	521	539	103.788			
—	112,004	—	»	—	854	—	231,431	100. »	0.57
»	»	»	»	43,200	15,911	968,844	1,921,550	100. »	4.71
424,206	665,745	2,266	2,600	17,305	12,761	1,189,645			
—	665,745	—	2,600	—	28,672	—	1.921,550	100. »	4.71
»	»	»	»	3,241	2,321	118,019	24,693,542	100. »	60.57
7,602,240	9,507,299	24,663	33,684	74,255	81,190	15,774,595			
—	9,507,299	—	33,684	—	83,511	—	24,693,542	100. »	60.57
160,854	27,430	»	»	7,037	535	249,711	47,179	100. »	0.12
»	»	»	»	»	»	159	4,597	25.74	0.01
458	6,446	»	»	2	19	549	13,261	74.26	0.03
458	6,446	»	»	2	19	708	17,858	100. »	0.04
»	»	»	»	6	44	5,029	36,108	12.48	0.09
30,286	36,915	»	»	179	878	144,076	253,266	87.52	0.62
30,286	36,915	»	»	185	922	149,105	289,374	100. »	0.71
—	1,376,029	—	»	—	467	—	1,880,092	100. »	4.61
—	15,132,904	—	45,543	—	207,547	—	40,771,032	—	100. »
—	6,345,021	—	21,376	—	139,862	—	20,826,302		
—	8,787,883	—	24,167	—	67,685	—	19,944,730		
—	»	—	»	—	»	—	—		
—	41.92 p.°/o	—	46.93 p.°/o	—	67.39 p.°/o	—	51.08 p.°/o		

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

N° XXXIV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

Nos D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Anvers à Gand.	Chimay.
	A. *Fonctionnaires et employés de tous grades.*		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	1	1
2	Ingénieurs en chef-directeurs	»	»
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.) .	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	»	»
5	Agents commerciaux.	»	»
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	1	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	14	11
8	Capitaines et seconds de steamers	4	»
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	1
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	»	»
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	»	2
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agréés, surnuméraires, etc.	21	28
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	1
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins.	15	11
	Ensemble (rubrique *A*).	70	61
	B. *Agents divers et ouvriers.*		
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc..	94	38
16	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, signaleurs, etc. . .	108	75
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	128	23
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.).	13	»
19	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	14	1
	Ensemble (rubrique *B*).	357	137
	TOTAUX (rubriques *A* et *B*) pour 1891. . .	427	198
	— — pour 1890. . .	428	199
	Différences pour 1891	— 1	— 1

— *Personnel.* — *Effectif au* 31 *décembre* 1891.

années 1891 et 1890.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.											TOTAUX.	
Flandre occidentale.	Gand-Eeclo-Bruges.	Gand à Terneuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maesoyck.	Liége à Maestricht.	Liégeois-Limbourgeois.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1891.	1890.
1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	14	14
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	2
2	1	2	24	1	3	1	3	1	»	»	43	46
»	»	1	17	»	»	2	»	11	»	»	31	25
»	»	»	3	»	»	2	1	»	»	»	6	5
8	4	2	121	1	2	6	3	14	»	1	167	164
26	14	7	134	6	12	26	14	49	»	6	319	334
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3
2	1	»	»	»	»	»	1	83	»	1	91	87
»	1	1	»	»	»	2	»	»	»	1	5	5
1	1	1	18	2	3	8	»	15	»	»	51	50
93	18	12	304	4	28	51	29	245	»	10	843	804
60	6	3	109	»	6	15	7	77	1	2	296	295
51	7	10	210	2	17	45	8	199	2	4	581	587
244	54	40	944	18	72	159	67	695	4	26	2,454	2,421
229	46	48	1,614	11	51	143	133	1,008	2	25	3,412	3,428
473	96	53	942	40	114	232	121	532	3	38	2,827	2,896
157	50	17	603	6	32	224	80	482	1	16	1,819	1,816
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	13
4	»	2	45	1	2	5	1	83	»	1	159	161
863	192	120	3,204	58	199	574	335	2,105	6	80	8,230	8,314
1,107	246	160	4,148	76	271	733	402	2,800	10	106	10,684	10,735
1,101	244	156	4,122	74	238	726	390	2,940	12	105	10,735	—
+ 6	+ 2	+ 4	+ 26	+ 2	+ 33	+ 7	+ 12	— 140	— 2	+ 1	— 51	—

N° XXXV. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies.*

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.							
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	5	»	8
Gand-Eecloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	2	»	2
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	3	2	»	5
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	6
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	3	2	»	»	2
Nord belge	»	»		»	1	»	»	1	1	»	»	1	»	2	»	2	1	4	»	5
Taviers à Embresin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1891	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1	5	3	»	8	9	17	2	28
— pour 1890	»	2	»	2	»	»	1	1	»	2	1	3	1	1	6	8	10	14	57	81
Différences pour 1891	»	—2	»	—2	+1	»	—1	»	+1	—2	—1	—2	+4	+2	—6	»	—1	+3	-55	-53

— *Accidents survenus aux personnes.* — *Année* **1891**.

années 1891 et 1890.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc								TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.															
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
1	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1
1	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1
5	1	»	6	8	6	»	14	»	»	»	»	3	5	»	8	5	1	»	6	8	6	»	14
»	»	»	»	»	3	»	3	»	1	»	1	»	2	»	2	»	»	»	»	»	3	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	3	»	7	9	5	»	14	2	»	»	2	3	2	»	5	4	3	»	7	9	5	»	14
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	»	»	3	3	4	2	9	»	»	»	»	»	4	2	6	3	»	»	3	3	4	2	9
»	»	»	»	5	»	»	5	3	»	»	3	2	»	»	2	»	»	»	»	5	»	»	5
7	4	»	11	8	10	»	18	»	2	»	2	2	4	»	6	7	4	»	11	9	10	»	19
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
21	8	»	29	35	28	2	65	5	3	»	8	10	17	2	29	21	8	»	29	36	28	2	66
17	6	6	29	28	21	69	118	1	3	6	10	10	14	58	82	17	6	6	29	28	23	70	121
+4	+2	—6	»	+7	+7	—67	—53	+4	»	—6	—2	»	+3	—56	—53	+4	+2	—6	»	+8	+5	—68	—55

B
(1)

PARTIE B.

POSTES.

B
(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. SERVICE INTERNATIONAL.

Pendant l'exercice 1891, le régime de l'Union postale Universelle a été étendu, à partir du mois de mai, à l'État britannique du nord de Bornéo et au territoire de l'Afrique orientale (protectorat allemand), et, à partir du mois d'octobre, au groupe important des colonies australiennes (Nouvelle-Galles du Sud, Victoria, Queensland, Australie occidentale, Australie méridionale, Tasmanie et Nouvelle-Zélande), à la Nouvelle-Guinée britannique et aux îles Fidji (ou Viti).

De sorte que, actuellement, il ne reste plus guère en dehors de l'Union, que l'Empire chinois qui ne possède pas de service postal organisé et les États et colonies du sud de l'Afrique, dont l'accession à l'Union, retardée par des difficultés transitoires, peut être envisagée comme prochaine.

Pendant la même année, l'échange des mandats-poste, aux conditions de l'Arrangement de Paris, du 4 juin 1878, a été organisé, entre la Belgique d'une part, la République Argentine, le bureau français de Zanzibar, les agences postales allemandes établies à Stephansort (Nouvelle-Guinée), Shang-Haï (Chine), Bagamoyo, Daar-es-Salam, Lindi et Tanga (Afrique orientale), d'autre part.

C'est également en 1891 que s'est réuni à Vienne, le quatrième Congrès de l'Union postale Universelle, ouvert le 20 mai. Ce Congrès a terminé ses travaux le 4 juillet suivant, par la signature des actes nouveaux destinés à remplacer, à partir de juillet 1892, les Conventions et Arrangements élaborés au Congrès de Paris, en 1878, et revisés à celui de Lisbonne en 1885.

Ces actes sont au nombre de sept, savoir :

Convention postale Universelle ;

Arrangement concernant les lettres et boîtes de valeurs déclarées ;

Convention concernant l'échange des colis postaux ;

Arrangement concernant l'échange des mandats-poste ;

Arrangement concernant le service des recouvrements;

Arrangement concernant les livrets d'identité;

Arrangement concernant la création d'un service international d'abonnement aux journaux par la voie de la poste.

La Belgique, qui était représentée au Congrès, a signé tous ces actes, hormis celui qui a trait aux livrets d'identité, au sujet duquel elle a réservé son adhésion, l'expérience faite jusqu'à ce jour n'étant pas suffisamment décisive en faveur de ces livrets.

Le résultat le plus marquant du Congrès de Vienne a été l'entrée des colonies australiennes dans l'Union, entrée différée jusqu'alors par suite de difficultés qui, au Congrès de Lisbonne, n'avaient pu être aplanies et que le Congrès de Vienne a heureusement surmontées.

Parmi les autres résultats de ce dernier Congrès, il convient de citer la réduction du droit d'assurance des valeurs déclarées; l'organisation du service des envois postaux contre remboursement; la création d'un service international d'abonnement aux journaux par la voie de la poste; l'établissement d'un office central de comptabilité, espèce de *Clearing-house*, chargé de liquider, par voie de compensation, les comptes des administrations qui auront recours à son intermédiaire et, enfin, la codification de toutes les dispositions arrêtées par les Congrès précédents.

Bon nombre de facilités nouvelles et d'améliorations que l'expérience des cinq dernières années avait fait reconnaître désirables, ont été, en outre, introduites par le Congrès de Vienne.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Un arrêté royal du 5 novembre 1891 a abrogé les arrêtés royaux du 31 janvier 1838 et du 9 avril 1849, concernant les services de messageries (1).

Aucune autre modification de quelque importance n'a été apportée en 1891 au régime postal interne.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 14. et III, p. B, 18. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

(1) *Voir* p. 11, V, § 2, *Services de messageries.*

Annexes à consulter.

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories. . .	En 1891.	68,679,999	29,122,556	97,802,555
	En 1890.	67,306,796	28,177,695	95,484,491
	Différences en 1891. .	+ 1,373,203 ou + 2.04 p. °/o	+ 944,861 ou + 3.35 p. °/o	+ 2,318,064 ou + 2.43 p. °/o
Cartes postales	En 1891.	31,170,984	6,055,257	37,226,241
	En 1890.	31,014,761	5,850,316	36,865,077
	Différences en 1891. .	+ 156,223 ou + 0.50 p. °/o	+ 204,941 ou + 3.50 p. °/o	+ 361,164 ou + 0.98 p. °/o
Totaux.	En 1891.	99,850,983	35,177,813	135,028,796
	En 1890.	98,321,557	34,028,011	132,349,568
	Différences en 1891. .	+ 1,529,426 ou + 1.56 p. °/o	+ 1,149,802 ou + 3.38 p. °/o	+ 2,679,228 ou + 2.02 p. °/o

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1891, de 3,718,572 contre 4,383,756 en 1890. C'est pour 1891, 665,184 cartes ou 15.17 p. °/o en moins.

En 1891, la poste a, en outre, transporté 18,484,731 lettres de service. C'est, sur 1890 (16,567,965), une augmentation de 1,916,766 ou de 11-57 p. °/o. I, p. B, 14, et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1891	96,287,637	81,978,680	4,155,346	1,143,389
En 1890	94,639,558	73,599,461	3,675,217	1,124.994
Différences en 1891. . .	+ 1,648,079 ou + 1.74 p. °/o	+ 8,379,219 ou + 11.38 p. °/o	+ 480,129 ou + 13.06 p °/o	+ 18,395 ou + 1.64 p. °/o

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

La progression du mouvement de la correspondance manuscrite, faible en 1890, ne s'est guère accentuée en 1891. Par contre, le nombre des

imprimés est en augmentation constante. Sans prétendre dégager une conclusion précise de ce rapprochement, on peut se demander si la vulgarisation et les progrès incessants des procédés de reproduction de l'écriture n'ont pas pour effet, en multipliant le nombre des imprimés, de diminuer dans une certaine mesure celui des correspondances manuscrites.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges,* qui avait été de 66,364,246 en 1890, s'est élevé à 67,701,660 en 1891, soit en plus 1,337,414 lettres ou 2.02 p. °/o.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1891, de 82,449,627.

C'est une moyenne de 13.58 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1891 (6,069,321 habitants). Cette moyenne était de 12.97 par habitant pour 1890.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1891, de 5.88 pour mille lettres expédiées (485,186 sur 82,449,627).

III, p. B, 18. En 1891, *il est tombé en rebut* 174,325 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre 103,889 lettres (59.60 p. °/o) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1890, il y avait eu 168,594 lettres-rebut, dont 101,628 (60.28 p. °/o) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1891, de 3,816 dont 164 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 31,737-03. Il en a été retrouvé 911 ou 23.87 p. °/o, parmi lesquelles 17 contenaient pour fr. 9,959-50 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été pour 1890 de 3,343 dont 115 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 29,269-76. Sur ce nombre, 911 lettres ou 25-54 p. °/o, dont 16 renfermaient pour fr. 5,083-75 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 27,120,990 en 1890; il est de 27,983,423 en 1891; augmentation : 862,433 ou 3.18 p. °/o.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 687,761 en 1890 à 724,502 en 1891, soit 36,741 envois ou 5.34 p. °/o en plus pour 1891.

Un objet recommandé a été perdu dans le service belge en 1891.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1891, à un échange de 1,004,073 lettres recommandées. C'est sur 1890 (924,356), un accroissement de 79,717 ou de 8.62 p. °/o.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

En 1891, il a été expédié 253.837 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 320,055.207-13. C'est, sur 1890, une diminution de 952 en nombre et de fr. 6,940,375-10 en valeur. II, p B, 16, et III, p. B, 18.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,261 francs pour 1891; il était de 1,233 francs en 1888, de 1,223 francs en 1889 et de 1,283 francs en 1890.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1891, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 107,236-25. La diminution sur 1890 est de fr. 4,397-50. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 43,998-50 en 1891, contre fr. 44,239-60 en 1890, soit une diminution de fr. 241-10.

En *service international,* il a été échangé 135,060 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 122,197,621-91. Comparativement au mouvement de 1890, c'est une augmentation de 2,711 en nombre et une diminution de fr. 653,524-27 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1891, le nombre de 388,897 envois, représentant une valeur de fr. 442,252,829-04, avec un produit de fr. 229,460-15.

Sept lettres-valeur ont été perdues en 1891. Le montant des valeurs renfermées dans ces lettres était de 1,880 francs, dont 1,570 francs ont été remboursés par le Trésor et 310 francs, par les agents en défaut.

§ 5. ENVOIS EXPRÈS.

Le mouvement des envois exprès ne cesse de progresser. Le nombre de ceux qui ont été remis dans le royaume a été, en 1891, de 756,873 dont 731,440 dans le rayon local du bureau de destination et 25,433 en dehors de ce rayon. III, p. B, 19.

46,145 ont été délivrés par la Poste et 710,728 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1890 (623,109), l'augmentation est de 133,764 (ou 21.47 p. %).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1er. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre de mandats, qui était de 936,739, en 1890, s'est élevé à 973,922, en 1891 (non compris respectivement 91,638 et 91,246 titres émis, d'office, pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce), soit une progression de 3.97 p. %. II, p. B, 16, et III, p. B, 18 et 19.

Le montant des mandats émis en 1891 (fr. 98,279,241-16) accuse une augmentation de fr. 4,968,243-95 (5.32 p. °/₀) sur l'exercice 1890 (fr. 93 millions 310,997-21 c.), et le montant des taxes, qui avait été de 316,200 francs, en 1890, a atteint fr. 331,119-05, en 1891, soit une différence, en plus, de fr. 14,919-05 (4.72 p. °/₀) en faveur du dernier exercice.

La valeur moyenne du mandat, calculée sur l'ensemble des opérations, est de fr. 100-91.

§ 2. BONS DE POSTE.

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

En 1891, le nombre de bons de poste s'est élevé à 994,891, la valeur à 8,476,379 francs et le produit des taxes à fr. 62,625-25; l'augmentation sur l'exercice précédent a été de 28,915 titres (2.99 p. °/₀), de 354,241 francs (4.36 p. °/₀) sur la valeur et de fr. 2,198-20 (3.64 p. °/₀) en taxes perçues.

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

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

Pendant l'exercice 1891, il a été délivré 9,810 titres en plus qu'en 1890 (3.26 p. °/₀); la valeur a augmenté de fr. 952,147-61 ou 6.41 p. °/₀ et les taxes de fr. 8,482-17 ou 4.84 p. °/₀.

B. EFFETS DE COMMERCE.

§ 1er. ACCEPTATION.

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

Cette partie du service a pris un certain développement pendant l'exercice écoulé.

42,232 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation, en 1891, et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,446-40, ce qui constitue une augmentation de 17.27 p. °/₀ comparativement à l'exercice précédent (36,014 effets, ayant rapporté fr. 7,202-80 de taxes).

Il a été fait 405 protêts par huissiers et 185 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

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

La progression constante du service de l'encaissement des effets de commerce s'est maintenue.

Le nombre des effets remis à l'encaissement, en 1890, s'était élevé à 1,873,160 et le montant à fr. 451,339.409-67. En 1891, il a été déposé 1,926,194 effets d'une valeur totale de fr. 468,908,295-30. La différence en faveur de ce dernier exercice est donc de 53,034 (2.83 p. °/₀) par rapport au nombre, et de fr. 17,568,885-63 (3.89 p. °/₀) quant au montant.

Les taxes perçues en 1891 ont atteint fr. 688,493-60, dépassant de fr. 21,316-35 (3.20 p. °/₀) le produit du précédent exercice.

Il a été dressé 126,630 protêts, dont 38,118 par les huissiers et 88,512 par les agents des postes.

C'est une augmentation de 16,513 protêts, comparativement à l'année

1890 ; il y a lieu de l'attribuer à ce que, depuis le 10 mars 1891, tous les effets indistinctement remis par la Banque Nationale, doivent être protestés en cas de non-payement.

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

Il a été déposé, en 1891, 165,337 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,488,990-89. II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Le nombre de ces valeurs déposées en 1890, avait été de 164,620 et le montant, de fr. 1,506,754-55.

Il y a donc eu augmentation de 737 (0.45 p. °/o) quant au nombre des valeurs, et diminution de fr. 17,763-66 quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'était élevé, en 1890, à fr. 3,209-10, n'a plus été que de fr. 3,205-20 en 1891.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

La forte progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1891. II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

L'augmentation du nombre de titres déposés (3,745,691) est de 187,502 (5.27 p. °/o) et celle du montant de ces titres (fr. 132,203,713-73), de fr. 14,427,741-57 (12.25 p. °/o).

La recette du chef de la taxe, s'est élevée à fr. 596,804-05, soit une différence en plus de fr. 23,501-85 (4.10 p. °/o).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 34,069 quittances de remboursement, d'une somme globale de fr. 417,122-36, et qui ont rapporté fr. 5,636-10 de taxe.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

En 1891, les bureaux belges ont expédié. à l'étranger, 92,241 valeurs d'encaissement, s'élevant ensemble à fr. 2,634,706-56. II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Comparativement à l'année 1890, le mouvement s'est accru respectivement de 12,229 titres (15.28 p. °/o) pour une somme de fr. 216,225-30 (8.94 p. °/o).

Les Offices étrangers nous ont transmis 59,846 valeurs, d'un montant total de fr. 3,005,337-12.

De ce côté encore, il y a eu augmentation, d'une part, de 3,381 titres (5.99 p. °/o), d'autre part, de fr. 334,203-19 (12.51 p. °/o).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 7,157-10) a dépassé de fr. 453-70 (6.77 p. °/o) celle de l'exercice précédent.

---

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

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17, et III, p. B, 18 et 19.

Il a été souscrit, en 1891, 275,209 abonnements ayant produit une taxe de fr. 89,193-90.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1890, accusent une diminution de 6,765 (2.40 p. °/₀) quant au nombre et de fr. 2,356-35 (2.57 p. °/₀) du chef de la taxe, diminution qui n'a rien d'anormal, étant donné que les résultats de 1890, comprennent des abonnements extraordinaires souscrits expressément à l'occasion de la période électorale de cette dernière année.

G. CAISSE D'ÉPARGNE ET DE RETRAITE.

Les opérations effectuées par les bureaux de poste, pour compte de la Caisse générale d'épargne et de retraite, sont comprises dans le compte rendu publié annuellement par cette Administration.

Il a paru utile, toutefois, de mentionner ici qu'il existait, fin décembre 1891, 572,369 livrets d'épargne postaux d'un montant total de fr. 205,533,300-39, chiffres supérieurs de 60,774 livrets et de fr. 15,242,924-95, à ceux de l'exercice précédent; d'autre part, que les bureaux de poste, dont la participation aux opérations de la Caisse de retraite ne remonte qu'au 16 novembre 1890, ont reçu, en 1891, 8,618 versements à la dite Caisse, s'élevant ensemble à 311,691 francs.

H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'Administration de l'Enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés à fr. 48,059-40; cette somme est supérieure de fr. 3,322-20 ou 7.43 p. °/₀ au montant des droits perçus en 1890 (fr. 44,737-20).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 184,499-16, en 1890, a atteint, en 1891, fr. 192,460-69, soit une augmentation de fr. 7,961-53 ou 4.32 p. °/₀.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1891, ce nombre s'élève à 821 bureaux répartis entre 773 localités.

Parmi ces 821 bureaux se trouvent 243 sous-perceptions, 12 bureaux de dépôts de poste et 30 dépôts-relais.

94 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1891; le nombre en est ainsi porté à 6,657.

	En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.	
Boîtes attachées à des voitures. . .	104	108	—	4
— — aux trains vicinaux .	50	42	+	8
Lettres recueillies dans ces boîtes. .	409,165	481,070	—	71,905

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1er. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1890, de 3,135. En 1891, il s'est élevé à 3,175 ; augmentation : 40.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 557 localités, de 4 ou 5 dans 136 localités, de 6 ou 7 dans 5 localités et de 10 dans 1 localité.

5 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,900 communes rurales, non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (114), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 1 est desservie cinq fois, 11 quatre fois, 26 trois fois, 390 deux fois et 1,460 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1891, comme en 1890, au nombre de 18, sur lesquelles circulaient 23 bureaux ambulants effectuant 60 voyages quotidiens.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste a été, en 1891, de même qu'en 1890, de 5,774 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1891, au nombre de 108, soit 3 de moins qu'en 1890 (111).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1890, de 4,479 kilomètres; en 1891, il n'a été que de 4,371 kilomètres; diminution : 108 kilomètres.

En 1891, les services de malle-poste ont transporté approximativement 240,900 voyageurs, soit 52,195 voyageurs de moins qu'en 1890 (293,095).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

Services de messageries (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.).

La loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport, a abrogé l'arrêté-loi du 24 novembre 1829 (services publics de transport par terre), dont l'Administration des

postes avait à faire l'application au point de vue, notamment, de la concession des services de messageries. Par suite de cette abrogation, l'immixtion de la poste en cette matière a pris fin, et le service des messageries est passé dans les attributions du Département de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1891.		En 1890.		Différences pour 1891.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personne féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	1,987	163	1,953	142	+ 34	+ 21
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	3,311	13	3,268	12	+ 43	+ 1
	5,298	176	5,221	154	+ 77	+ 22
Totaux	5,474		5,375		+ 99	

VII.

Résultats financiers.

§ 1er. RECETTE.

IV, p. B, 20, et V, p. B, 20. La recette faite en 1891, s'élève à fr. 17,021,805-17, soit une augmentation de fr. 566,175-50, ou de 3.44 p. °/o sur celle de 1890, qui était de fr. 16,455,629-67.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1891, à la somme de fr. 9,383,545-85, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1891, à 364,297-55 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 9,747,843-40 et la recette brute à fr. 17,021,805-17, le rapport entre ces deux sommes est de 57.27 p. °/o, tandis qu'il était, en 1890, de 57.90 p. °/o.

La recette nette s'élève, pour 1891, à fr. 7,273,961-77.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont l'Administration de la marine a à rendre compte.

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	»	12,318,696	»	45,082,531	»	»	»
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	»
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.	41,106,219	4.47	16,902,672	3 65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	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	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	—14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	1,349,287	2.12	62,312	0.52	1,411,600	1.57	2,023,414	8.44

(1) Pour les années antérieures à 1870, *voir* le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 *à* 1891 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	—16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
16,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.11
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	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	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	—27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
108,038	4.01	2,131,451	7.42	872,266	5.63	378,727	0.43	5,342,136	8.28

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

Comparaison des années 1891 et 1890.

		ANNÉES 1891.	ANNÉES 1890.	DIFFÉRENCES pour 1891.
Lettres assurées.				
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur — à destination de l'intérieur.	253,837	254,789	— 952
	originaires de l'intérieur — de l'étranger.	65,601	65,522	+ 79
	Ensemble.	319,438	320,311	— 873
	originaires de l'étranger	69,459	66,827	+ 2,632
	Totaux.	388,897	387,138	+ 1,759
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur — à destination de l'intérieur.	320,055,207 43	326,995,582 23	— 6,940,375 10
	originaires de l'intérieur — de l'étranger.	68,469,351 74	69,776,447 31	— 1,307,095 57
	Ensemble.	388,524,558 87	396,772,029 54	— 8,247,470 67
	originaires de l'étranger	53,728,270 17	53,074,698 87	+ 653,571 30
	Totaux.	442,252,829 04	449,846,728 41	— 7.593,899 37
Produit	port	75,550 45	72,671 70	+ 2,878 45
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	153,910 »	160,948 25	— 7,038 25
	Totaux.	229,460 45	233,619 95	— 4,159 80
Nombre de lettres perdues ou spoliées		7	2	+ 5
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(2) 1,880	(3) 542 50	+ 1,337 50
Mandats et bons de poste.				
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 973,922	(5) 936,739	+ 37,183
	bons de poste	994,891	965,976	+ 28,915
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	310,789	300,979	+ 9,810
	Ensemble.	2,279,602	2,203,694	+ 75,908
	mandats originaires de l'étranger.	336,266	327,819	+ 8,447
	Totaux.	2,615,868	2,531,513	+ 84,355
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 98,279,241 16	(5) 93,310,997 21	+ 4,968,243 95
	bons de poste	8,476,379 »	8,122,138	+ 354,241 »
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	15,802,328 95	14,850,181 34	+ 952,147 61
	Ensemble.	122,557,949 11	116,283,316 55	+ 6,274,632 56
	mandats originaires de l'étranger.	15,294,362 07	14,580,187 97	+ 714,174 10
	Totaux.	137,852,311 18	130,863,504 52	+ 6,988,806 66
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	331,119 05	316,200	+ 14,919 05
	Bons de poste.	62,625 25	60,427 05	+ 2,198 20
	Mandats du service international	183,895 86	175,413 69	+ 8,482 17
	Totaux.	577,640 16	552,040 74	+ 25,599 42
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre	43	9	+ 34
	Montant.	3,301 94	258 15	+ 3,043 79
Effets de commerce.				
a. *Acceptation.*				
Nombre d'effets déposés.		42,232	36,014	+ 6,218
Produit de la taxe		8,446 40	7,202 80	+ 1,243 60
Nombre de protêts.	par huissiers	405	332	+ 73
	par agents des postes . .	185	225	— 40
b. *Encaissement.*				
Nombre d'effets	déposés	1,926,194	1,873,160	+ 53,034
	encaissés.	1,779,321	1,720,054	+ 59,267
Montant des effets	déposés	468,908,295 30	451,339,409 67	+ 17,568,885 63
	encaissés.	442,740,299 32	425,673,204 11	+ 17,067,095 21
Produit de la taxe		(6) 688,493 60	667,177 25	+ 21,316 35
Nombre d'effets protestés.	par huissiers	38,118	32,800	+ 5,318
	par agents des postes . .	88,512	77,317	+ 11,195

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1891, transporté celles que renfermaient 1,728,575 *lettres recommandées*. Une de ces lettres a été perdue dans le service belge.
(2) Dont fr. 1,570-00 à charge du Trésor.
(3) Dont fr. 285-00 à charge du Trésor.
(4) Non compris 91,246 mandats, s'élevant à fr. 26,905,722-45, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce.
(5) — 91,638 — 27,161,680-60, — — —
(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 190-20) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 315-80).

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

Comparaison des années 1891 et 1890.

	ANNÉES 1891.	ANNÉES 1890.	DIFFÉRENCES pour 1891.
Quittances.			
Encaissement.			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 3,745,691	3,558,189	+ 187,502
Montant des quittances — déposées	(1) 132,203,713 73	117,775,972 16	+ 14,427,741 57
Montant des quittances — encaissées	109,762,333 20	97,331,514 95	+ 12,430,818 25
Produit de la taxe	(1) 596,804 05	573,302 20	+ 23,501 85
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés — Journaux belges	264,668	271,569	— 6,901
Nombre d'abonnements demandés — — étrangers	(2) 10,541	10,405	+ 136
Totaux	275,209	281,974	— 6,765
Montant des abonnements souscrits	1,859,976 72	1,917,630 66	— 57,653 94
Produit de la taxe	89,193 90	91,550 25	— 2,356 35
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
Encaissement.			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	165,357	164,620	+ 737
Montant des coupons et des titres amortis — déposés	1,488,990 89	1,506,754 55	— 17,763 66
Montant des coupons et des titres amortis — encaissés	1,452,877 17	1,492,663 82	— 39,786 65
Produit de la taxe	3,205 20	3,209 10	— 3 90
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées — originaires de l'intérieur	(3) 92,241	80,012	+ 12,229
Nombre de valeurs déposées — — l'étranger	59,846	56,465	+ 3,381
Montant des valeurs à recouvrer — — l'intérieur	(4) 2,634,706 56	2,418,481 26	+ 216,225 30
Montant des valeurs à recouvrer — — l'étranger	3,005,337 12	2,671,133 93	+ 334,203 19
Montant des valeurs recouvrées — — l'intérieur	(4) 1,963,656 55	1,838,772 53	+ 124,884 02
Montant des valeurs recouvrées — — l'étranger	2,365,180 02	2,113,884 92	+ 251,295 10
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	7,157 10	6,703 40	+ 453 70
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par huissiers	123	109	+ 14
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par agents des postes	18	24	— 6

(1) Y compris 34,069 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 417,122-36 et ayant donné un produit de fr. 5,636-10.

(2) Non compris 1,551 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de l'Autriche-Hongrie.

(4) — — — de la Hongrie.

N° III. — *Renseignements*

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES PRIVÉES ordinaires.	LETTRES PRIVÉES recommandées.	LETTRES PRIVÉES assurées.	LETTRES PRIVÉES Ensemble.	LETTRES DE SERVICE ordinaires.	LETTRES DE SERVICE recommandées.	LETTRES DE SERVICE Ensemble.	LETTRES Totaux.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
Intérieur.	1891.	67,701,660	724,502	253,837	68,679,999	16,832,868	1,440,707	18,273,575	86,953,574	31,170,984	3,718,572
	1890.	66,364,246	687,761	254,789	67,306,796	14,991,028	1,378,570	16,369,598	83,676,394	31,014,761	4,383,756
	Différences. .	+1,337,414	+ 36,741	— 952	+1,373,203	+1,841,840	+ 62,137	+1,903,977	+3,277,180	+ 156,223	— 665,184
International. Expéditions de Belgique.	1891	14,747,967	459,685	65,601	15,273,253	40,404	19,276	59,680	15,332,933	3,625,401	»
	1890.	13,365,066	423,960	65,522	13,854,548	44,304	18,447	62,751	13,917,299	3,355,638	»
	Différences. .	+1,382,901	+ 35,725	+ 79	+1,418,705	— 3,900	+ 829	— 3,071	+1,415,634	+ 269,763	»
International. Expéditions de l'étranger.	1891.	13,235,456	544,388	69,459	13,849,303	118,092	33,384	151,476	14,000,779	2,429,856	»
	1890.	13,755,924	500,396	66,827	14,323,147	114,504	21,112	135,616	14,458,763	2,494,678	»
	Différences. .	— 520,468	+ 43,992	+ 2,632	— 473,844	+ 3,588	+ 12,272	+ 15,860	— 457,984	— 64,822	»
En général.	1891.	95,685,083	1,728,575	388,897	97,802,555	16,991,364	1,493,367	18,484,731	116,287,286	37,226,241	3,718,572
	1890	93,485,236	1,612,117	387,138	95,484,491	15,149,836	1,418,129	16,567,965	112,052,456	36,865,077	4,383,756
	Différences. .	+2,199,847	+ 116,458	+ 1,759	+2,318,064	+1,841,528	+ 75,238	+1,916,766	+4,235,830	+ 361,164	— 665,184

(*a*) Y compris 54,069 quittances d'envois contre remboursement.

(*b*) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(*c*) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

(1) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste	29,021
	— le Télégraphe	702,419
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste	17,124
	— le Télégraphe	8,309
	Total. . .	756,873

(2) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 756,873, figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1891 et 1890.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS ET BONS de poste.		COUPONS d'actions et d'obligations et titres amortis déposés.	EXPRÈS. (Envois de toute nature.)	EFFETS de commerce déposés		QUITTANCES déposées à l'encaissement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LETTRES tombées en rebut.	Boîtes louées pour le retrait des correspondances.
				Mandats.	Bons.			à l'acceptation.	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étrangers.		
							(1)			(a)				
86,838,856	71,840,860	2,443,246	923,013	973,922	994,891	165,357	756,873	42,232	1,926,194	3,745,691	264,668	»	120,035	1205
84,852,872	62,733,320	1,965,028	925,808	936,739	965,976	164,620	623,109	36,014	1,873,160	3,558,189	271,569	»	118,091	1189
+ 1,985,984	+ 9,107,540	+ 478,218	— 2,795	+ 37,183	+ 28,915	+ 737	+133,764	+ 6,218	+ 53,034	+187,502	— 6,901	»	+ 1,944	+ 16
4,927,329	4,750,360	828,516	97,636	310,789	»	»	12,618	»	»	92,241	(b)	»	54,290	»
5,265,598	5,722,405	799,045	95,966	300,979	»	»	7,338	»	»	80,012	(b)	»	50,503	»
— 338,269	— 972,045	+ 29,471	+ 1,690	+ 9,810	»	»	+ 5,280	»	»	+ 12,229	(b)	»	+ 3,787	»
4,521,452	5,387,460	883,584	122,720	336,206	»	»	(2)	»	»	59,846	»	10,541	(c)	»
4,521,088	5,143,738	911,144	103,220	327,819	»	»	»	»	»	56,465	»	10,405	(c)	»
+ 364	+ 243,724	— 27,560	+ 19,500	+ 8,447	»	»	»	»	»	+ 3,381	»	+ 136	(c)	»
96,287,637	81,978,680	4,155,346	1,143,389	1,620,977	994,891	165,357	769,491	42,232	1,926,194	3,897,778	264,668	10,541	174,325	1205
94,639,558	73,599,461	3,675,217	1,124,994	1,565,537	965,976	164,620	630,447	36,014	1,873,160	3,694,666	271,569	10,405	168,594	1189
+ 1,648,079	+ 8,379,219	+ 480,129	+ 18,395	+ 55,440	+ 28,915	+ 737	+139,044	+ 6,218	+ 53,034	+203,112	— 6,901	+ 136	+ 5,731	+ 16
				+ 84,355										

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

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances, et des valeurs d'encaissement (moins les effets), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchissement en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE SUR LES MAN Service interne.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1891	14,718,561 60	696,940 »	376,673 43	89,493 90	331,449 05
	1890	14,291,033 »	674,380 05	373,716 99	91,550 25	316,200 »
Différences pour 1891	en plus	427,528 60	22,559 95	2,956 44	»	14,949 05
	en moins	»	»	»	2,356 35	»

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		A 1 centime.	A 2 centimes.	A 5 centimes.	A 10 centimes.	A 20 centimes.	A 25 centimes.	A 35 cent. (a).	A 50 cent.
Résultats de l'année	1891	81,155 098	8,847,478	29,830,600	66,406,378	3,346,726	12,135,842	380,737	1,107,440
	1890	82,760,531	9,138,535	28,594,166	65,078,201	3,233,869	12,035,703	»	1,069,951
Différences pour 1891	en plus	»	»	1,236,524	1,328,177	112,857	100,139	380,737	37,489
	en moins	1,605,433	291,057	»	»	»	»	»	»

VA

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1891	811,550 98	176,849 56	1,491,534 50	6,640,637 80	669,345 20	3,033,960 50	133,257 95	553,720 »
	1890	827,605 31	182,770 70	1,429,708 30	6,507,820 10	646,773 80	3,008,925 75	»	534,975 50
Différences pour 1891	en plus	»	»	61,825 20	132,817 70	22,571 40	25,034 75	133,257 95	18,744 50
	en moins	16,054 33	5,821 14	»	»	»	»	»	»

(a) Créés en juin 1891 et mis en vente à partir du 1er juillet.
(b) Supprimées en juin 1891. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.
(c) Il n'a été porté en recette, en 1891, que fr. 13,413,591-60, soit en moins fr. 485,064-76, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs ; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne ; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'exprès représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe ; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par exprès, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1890, il avait été porté en recette fr. 14,965,415-05.

Comparaison des années 1891 *et* 1890.

DATS DE POSTE. Service international.	TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS de poste COUPONS et QUITTANCES encaissés périmés	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	*Observations.*
Fr. c.	Fr c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr c.	Fr. c.	
183,895 86	62,625 25	33,016 31	11,021 57	548,758 50	17,021,805 17	
175,413 69	60,427 05	45,314 99	9,059 07	448,534 58	16,455,629 67	
8,482 17	2,198 20	»	1,962 50	100,223 92	566,175 50	
»	»	12,298 68	»	»	»	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1891 *et* 1890.

TITÉS.

A 1 franc.	A 2 francs.	ENVELOPPES lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées. Petit format. (b)	ENVELOPPES timbrées. Grand format.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 5 cent.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 20 c.	CARTES-LETTRES. A 10 cent.	CARTES-LETTRES. A 25 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 10 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 20 cent.	TOTAL.
254,808	68,022	41,805	54,451	125,266	28,192,446	2,123,790	134,995	14,834	3,216,040	22,833	16,204	34,951	237,510,834
245,900	67,978	56,333	54,481	114,263	26,948,778	2,082,054	123,738	13,092	3,110,014	19,745	14,292	35,633	234,797,257
8,908	44	»	»	11,003	1,243,668	41,736	11,257	1,742	106,026	3,088	1,912	»	+ 2,713,577
»	»	14,528	30	»	»	»	»	»	»	»	»	682	

LEURS.

A 1 franc.	A 2 francs.	ENVELOPPES lettres à 11 centimes.	ENVELOPPES timbrées. Petit format. (b)	ENVELOPPES timbrées. Grand format.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 5 cent.	CARTES POSTALES. SIMPLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. A 20 c.	CARTES-LETTRES. A 10 cent.	CARTES-LETTRES. A 25 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 10 cent.	CHIFFRES-TAXES. A 20 cent.	TOTAL.
Fr. c.	Fr. c	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
254,808 »	136,044 »	4,598 55	5,989 61	13,779 26	1,409,622 30	212,379 »	13,499 50	2,966 80	321,604 »	5,708 25	1,620 40	6,990 20	15,900,566 36
245,900 »	135,956 »	6,196 63	5,992 91	12,568 93	1,347,438 90	208,205 40	12,373 80	2,618 40	311,001 40	4,936 25	1,429 20	7,126 60	15,440,323 88 (c)
8,908 »	88 »	»	»	1,210 33	62,183 40	4,173 60	1,125 70	348 40	10,602 60	772 »	191 20	»	+ 460,242 48
»	»	1,598 08	3 30	»	»	»	»	»	»	»	»	136 40	

C
(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

$\frac{c}{(2)}$

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1891, dans le régime du service intérieur.

Quant aux tarifs internationaux, des modifications de taxes ont été introduites, à partir du 1er juillet 1891, conformément au règlement de service international arrêté à Paris, le 21 juin 1890, et au tableau des taxes y annexé.

Dans un but d'uniformité, et en vue de faire produire aux courts télégrammes une recette proportionnée au travail qu'ils nécessitent, le principe d'une taxe fixe, combinée avec une tarification par mot qui n'était appliquée que dans les relations de la Belgique avec les Iles Britanniques, les Pays-Bas et le Luxembourg, a été étendu aux autres relations européennes.

Des réductions ont été apportées aux tarifs pour quelques pays d'Europe, notamment pour la France, et le tarif différentiel, applicable aux provinces belges limitrophes de ce pays, a été supprimé.

En outre, dans le régime extra-européen, quelques diminutions de taxes ont été admises pour certains États de l'Australie et pour ceux de l'Amérique du Nord, de l'Amérique centrale et des Indes occidentales.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1er. TELÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1891, et en 1890, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

		CORRESPONDANCES			
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1891. . .	2,693,630	2,067,080	655,206	5,415,916
	1890. . .	2,661,173	1,983,673	667,449	5,312,295
Différences pour 1891.		+ 32,457	+ 83,407	— 14,243	+ 101,621
		+ 1.22 p. °/o	+ 4.20 p. °/o	— 2.13 p. °/o	+ 1.91 p. °/o
Recette. . .	1891. . .	1,548,248 20	1,607,061 97	388,456 67	3,543,766 84
	1890. . .	1,531,303 10	1,527,106 73½	406,639 84½	3,465,049 68
Différences pour 1891.		+ 16,945 10	+ 79,955 23½	— 18,183 17½	+ 78,717 16
		+ 1.11 p. °/o	+ 5.23 p. °/o	— 4.47 p. °/o	+ 2.27 p. °/o

b. *Service intérieur.*

Des 2,693,630 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

39,580 urgents ou 1,469 sur 100,000 ;
127 collationnés ou 4 3/4 sur 100,000 ;
149 accusés de réception ou 5 1/2 sur 100,000,
et 11,853 enregistrements ou 440 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 14,889.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 710,728, soit une augmentation de 21 1/2 p. °/o sur l'année 1890 (1).

31 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 13 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1890 à 1891, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 4,20 p. °/o.

Les télégrammes urgents (2) ont diminué de 79,571 à 74,664, c'est-à-dire de 6 p. °/o.

---

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

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

d. *Service de transit.*

De 1890 à 1891, le nombre des correspondances en transit a diminué de 2,13 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Les télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, se sont élevés à 3,041,656 en 1891 (¹).

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

			1891.		1890.
Service télégraphique			4.18		4.50
Chemins de fer de l'État.	Matériel, circulation des trains	71.45	81.17	70.75	79.76
	Transports égarés, dévoyés	9.72		9.01	
Poste, Marine, Administration centrale, etc.			14.65		15.74

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1er. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a. Dans des stations de l'État	568	
b. — de compagnies de chemins de fer.	85	
c. Au centre des villes ou communes	204	
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer	105	
		962
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	9	
d. — postes éclusiers	79	
e. — bureaux de police	5	
f. — bureaux militaires	1	
		173
D. Bureaux de dépôt		460
Total		1,595

Ils sont admis dans les relations avec certains bureaux de l'Afrique méridionale, de l'Afrique occidentale et de l'Afrique orientale, l'Allemagne, l'Amérique du Sud, l'Arabie, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Chine, la Cochinchine, le Danemark, l'Égypte, la Corée, l'Espagne, la France (Algérie, Tunisie et Corse comprises), Gibraltar, la Grèce, les îles Canaries, les îles Philippines, les îles du Cap-Vert, l'île de Malte, les Indes néerlandaises, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, Madère, le Maroc, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie d'Europe et la Russie d'Asie, la Serbie, la Suède, la Tripolitaine, la Turquie d'Europe, la Turquie d'Asie et Victoria (Colonie australienne).

(¹) Dont 127,225 télégrammes émis par le service du télégraphe lui-même.

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

			Situation au 31 décembre 1891.	Situation au 31 décembre 1890.	DIFFÉRENCE en 1891.
			Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	3,499	3,437	+ 62
		— — concédés.	1,334	1,320	+ 14
		sur les routes ordinaires . . .	2,147	1,960	+ 187
	sous terre dans les villes.		14	14	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.			231	137	+ 94
Ensemble.			7,225	6,868	+ 357
Développement total des fils conducteurs.	sur poteaux	sur les chemins de fer de l'État.	25,056	24,554	+ 502
		— — concédés.	3,786	3,597	+ 189
		sur les routes ordinaires . . .	3,684	3,430	+ 254
	sous terre dans les villes.		311	311	—
Réseaux téléphoniques exploités par l'État.			1,560	821	+ 739
Ensemble.			34,397	32,713	+1,684

Ces chiffres ne comprennent ni 385 kilomètres de lignes (comportant 2,058 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,191 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 69 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

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

Au 1er janvier 1892, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 37,715 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	*a.* Système Morse	1,540
	b. — Hughes	74
	c. Autres systèmes.	1
	Total. . .	1,615

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1891, de 6,443 agents, répartis comme il suit :

	En 1891.		En 1890.		Différences pour 1891.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Personnel supérieur et de l'administration centrale	205	»	194	»	+ 11	»
2° Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux	1,037	400	964	409	+ 73	— 9
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	1,242	400	1,158	409	+ 84	— 9
3° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs	1,628	23	1,711	23	— 83	»
Ensemble	2,870	423	2,869	432	+ 1	— 9
	2,993		3,001		— 8	
4° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,304	146	3,504	130	— 200	+ 16
Totaux	6,174	269	6,373	262	— 199	+ 7
	6,443		6,635		— 192	

V.

Résultats financiers.

§ 1. RECETTES.

Les recettes ont, en 1891, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur . . . . . fr.	1,548,248 20	3,545,766 84
— international	1,607,061 97	
— de transit	588,456 67	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.	157,246 90	421,240 87
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	16,920 »	
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	4,502 25	
Recettes téléphoniques (2).	242,571 72	
Total. . . fr.		3,965,007 71

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

(2) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne, de la téléphonie internationale et des réseaux téléphoniques exploités par l'État.

D'autre part. . fr. 3,965,007 71

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1891, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. { Traitements fixes fr. 2,886,000 (2) / Salaires . . . . 996,000 (2) }	3,882,000 »	
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	2,000 » (2)	
Quote-part de l'administration belge dans les frais de réparation des câbles anglo-belges	41,189 36	
Matériel, objets de consommation . . .	352,000 » (2)	
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes) . . .	72,563 02	
Total. . fr.		4,349,752 38 (2)

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de . . . . . fr. 384,744 67

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des *frais du premier établissement et des extensions successives* des lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1891, à . . . . . fr. 6,595,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains)	3,874,869 13	
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier	2,163,302 49	
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées	219,398 15	
Réseaux téléphoniques et bureaux téléphoniques publics de l'État. { Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 118,425 30 / Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier . . 136,566 59 }	254,991 89	
Ensemble. . fr.	6,512,561 66	
Approvisionnements	60,692 23	
Travaux prévus et non exécutés au 31 décembre 1891	21,746 11	
Total égal. . . fr.		6,595,000 »

(1) Chiffres approximatifs.

Répartie sur les 34,397 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 6,595,000 francs revient à fr. 191-73 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.		38,018 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	73,892 14	
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	15,772 07	
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer.	219,815 79	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	136,000 »	
Même coopération pour les télégrammes de service (1)	313,600 »	
	Fr.	759,080 »
Total des prestations. . . . fr.		797,098 »

Les dépenses directes imputées sur le budget des télégraphes et celles figurant en *B* peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1891, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 205,902 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense totale, en 1891, est donc composée des éléments suivants :

Somme payée par le Télégraphe . . . . . fr.	4,349,752 38
— — par d'autres services	797,098 »
Ensemble. . . fr.	5,146,850 38
A déduire : produits accessoires (2)	421,240 87
Reste, dépense. . . fr.	4,725,609 51

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

(2) Pour transport de lettres ou cartes postales par exprès, pour location de fils et d'appareils et pour recettes téléphoniques. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes.

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme les années précédentes, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne	14	unités de dépense.
— — international . .	8	—
— — en transit . . .	4	—
— de service	11	—

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1891, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	internes	2,695,650 × 14 =	37,710,820
	internationaux . .	2,067,080 × 8 =	16,536,640
	en transit	655,206 × 4 =	2,612,824
Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.			56,860,284
Télégrammes de service (1) . . .		3,120,555 × 11 =	34,325,663
Total général . . .			91,185,947

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,725,609-51) équivaut à 0,05182 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT de la RECETTE sur la DÉPENSE.	EXCÉDENT de la DÉPENSE sur la RECETTE.
		Fr	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Télégrammes privées — internes. . . .	14	0.7255	0.5748	1,954,288	1,548,248	»	406,040
Télégrammes privées — internationaux.	8	0.4146	0.7774	857,044	1,607,062	750,018	»
Télégrammes privées — en transit. . .	4	0.2073	0.5947	135,510	388,456	252,946	»
						1,002,964	406,040
Totaux. . .	—	—	—	2,946,842	3,543,766	+ 596,924	
Télégrammes de service. . .	11	0.57	»	1,778,766	»	»	1,778,766
						1,003,194	2,184,806
Télégrammes en général . .	—	—	—	4,725,608	3,543,766	— 1,181,612	

La télégraphie privée et de service a donc coûté, en 1891, 1,181,612 francs

(1) Ce total ne comprend pas 127,225 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

de plus qu'elle n'a rapporté au Trésor; mais deux cinquièmes, environ, de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transports gérés par l'État.

La télégraphie privée seule a produit un bénéfice net de 596,924 francs et les télégrammes de service ont coûté 1,778,766 francs. Une dépense de 797,098 francs étant supportée par différents services du Département autres que celui des télégraphes (§ 2, B), ce dernier prend à sa charge une somme égale à 1,778,766 moins 797,098, soit 981,668 francs.

En retranchant de cette somme l'excédent (596,924 francs) afférent aux télégrammes privés, on retrouve le chiffre de 584,744 francs, indiqué page C/8 comme déficit du service des télégraphes seul.

Le compte du télégraphe avec les autres services du Département s'établit comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit en moins.
	Nombre.	Dépenses.		
	—	—	—	—
Chemins de fer de l'État	2,818,562	fr. 1,609,973	fr. 759,080	fr. 850,893
— — concédés	205,902	120,756	»	120,756
Autres services	95,869	48,037	58,018	10,019
Totaux . . .	3,120,333	fr. 1,778,766	fr. 797,098	fr. 981,668

Si dans ses relations avec les autres services publics et notamment avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 981,668 francs de plus qu'il ne reçoit, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association soit défavorable à l'un plus qu'aux autres. En effet, les moyens d'exploitation que les chemins de fer de l'État fournissent au Télégraphe et qui sont évalués à 759,080 francs coûteraient beaucoup plus à ce dernier s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 2,818,562 télégrammes de service qui coûtent, au Télégraphe, 1,609,973 francs, coûteraient bien plus aux Chemins de fer si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut donc affirmer que ces deux services gagnent l'un et l'autre à être associés.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

Téléphonie locale. — L'État a établi et mis en exploitation, pendant l'année 1891, un groupe téléphonique ayant son centre principal à Landen, avec bureaux centraux auxiliaires à Hannut, Saint-Trond, Tirlemont et Waremme; un bureau semblable a été ouvert à Hasselt, dans le même groupe, à partir du 1er janvier 1892. Les groupes téléphoniques d'Ostende-Middelkerke-Nieuport-Bains et de Bruges-Blankenberghe-Heyst ont été fusionnés et forment ensemble le groupe du littoral.

Dans le courant de la même année, il a été créé des bureaux centraux téléphoniques, savoir : à Vilvorde, par la Compagnie belge du Téléphone Bell; à Péruwelz et à Heyst-sur-Mer, par l'État. Ces bureaux font respectivement partie des réseaux ou groupes de Bruxelles, de Tournai et du littoral. En outre des bureaux publics ont été ouverts à Tournai (station) et à Bruges (centre).

En vertu des conventions conclues en 1889 et en 1890 avec les concessionnaires des réseaux téléphoniques, l'État a créé, en 1891, en lieu et place de ces concessionnaires, des bureaux publics téléphoniques à : Bruxelles (Porte de Namur), Anvers (Bourse), Namur (station), Liége (outre Meuse), Wetteren (station) et Seraing (poste).

Au 1er janvier 1892, le nombre des bureaux publics exploités par l'État était de 33, se décomposant de la manière suivante :

Bureaux ouverts dans les réseaux de l'État.	11
Bureaux ouverts dans les réseaux concédés, à la décharge des concessionnaires..	22
Total. . .	33

Au 1er janvier 1892, le nombre des abonnés aux réseaux téléphoniques était de : 1,845 à Bruxelles; 1,496 à Anvers; 704 à Gand; 840 à Liége; 594 à Verviers-Spa; 299 à Charleroi; 369 à Mons; 186 à Namur; 152 dans le groupe du littoral; 142 à Louvain; 44 à La Louvière; 58 à Malines; 37 à

Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas; 78 à Courtrai-Roulers; 71 à Tournai-Péruwelz et 66 dans le groupe de Landen. Total 6,981 abonnés.

A la même date, le nombre des abonnés disposant d'un double fil de raccordement au bureau central de la concession était de 78 à Bruxelles; de 4 à Liége; de 3 à Anvers; de 2 à Gand et de 14 à Verviers-Spa. Dans les réseaux de l'État et dans le réseau concédé de Courtrai-Roulers, tous les abonnés indistinctement sont raccordés, sans surtaxe, par deux fils au bureau central du réseau.

Le service de l'échange des télégrammes par téléphone, entre les abonnés des réseaux téléphoniques et les bureaux télégraphiques a été organisé dans le courant de l'année, à : Heyst-sur-Mer, Vilvorde, Péruwelz, Landen, Saint-Trond, Tirlemont, Waremme et Hannut.

Le nombre des bureaux télégraphiques où ce service est effectué est ainsi porté de 33 à 41.

Le mouvement des télégrammes transmis et reçus par cette voie, s'est élevé :

En 1889 à 691,098	augmentation :	109,171.
En 1890 à 800,269		
En 1891 à 873,266	—	72,997.

soit un accroissement moyen de 91,000 par exercice et de 12 p. % environ d'une année à l'autre.

Les bureaux de dépôts de télégrammes établis à Andenne (poste) et à Malines (centre), ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique de l'État.

Dans les bureaux de dépôt de télégrammes disposant de cabines téléphoniques accessibles au public, les expéditeurs ont la faculté de téléphoner eux-mêmes leurs télégrammes au bureau télégraphique de raccordement.

En vertu de l'arrêté royal du 30 juillet 1891, les abonnés d'un groupe ou réseau téléphonique urbain utilisant soit leurs postes particuliers, soit ceux des cabines publiques, ainsi que les non-abonnés opérant dans les cabines publiques, peuvent être admis, moyennant l'obligation de souscrire un abonnement spécial, à échanger des communications avec les stations de chemins de fer déterminées, faisant partie du groupe ou réseau et ce, par l'intermédiaire des bureaux télégraphiques ou téléphoniques reliés, fonctionnant dans ces stations; la taxe à acquitter est de 100 francs pour une année entière ou de 60 francs par semestre; au 31 décembre dernier, l'administration avait accordé quatre abonnements de l'espèce.

Téléphonie interurbaine. — Les communications des réseaux et groupes entre eux, étaient organisées, au 31 décembre 1891, au moyen de soixante-quatre circuits à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe; la longueur totale de ces lignes comportait un développement de 8,366 kilomètres de fils conducteurs servant, à la fois, à la télégraphie et à la téléphonie.

A la même date, cinq circuits offrant un développement de 504 kilomè-

tres de fils conducteurs, servaient exclusivement à la téléphonie interurbaine [1].

Au 31 décembre les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de six heures réparties entre dix-huit abonnés.

Au cours de l'année, le service interurbain a été organisé entre les réseaux de :

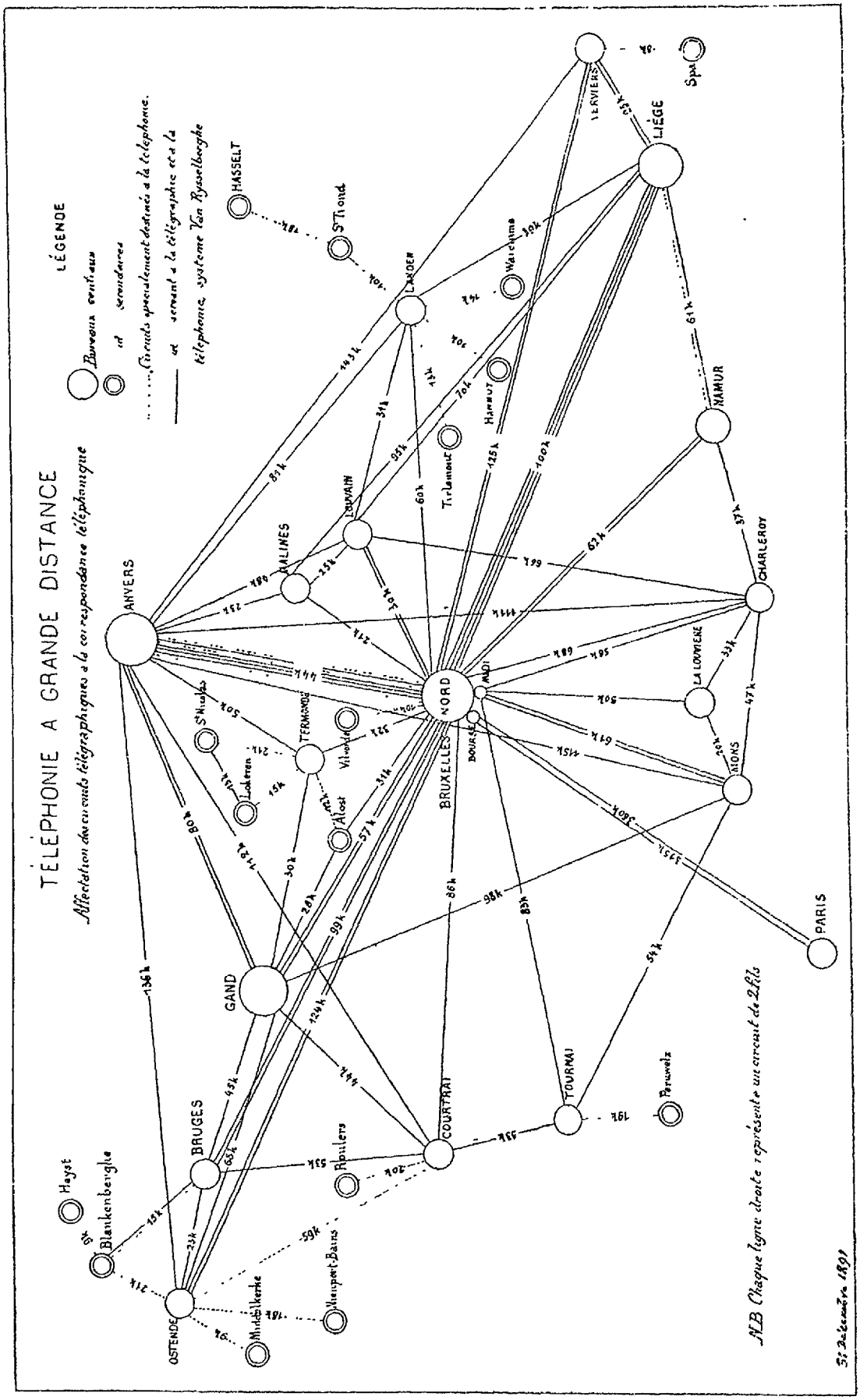
Anvers	Mons, Namur.
Vilvorde. . . .	Anvers, Gand, Mons, La Louvière, Charleroy, Namur, Liége, Louvain, Malines, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, groupe du littoral, Courtrai-Roulers, Verviers-Spa, Tournai.
Péruwelz . . .	Bruxelles-Vilvorde, groupe du littoral, Courtrai-Roulers, Mons, Gand, Anvers, Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.
Tournai-Péruwelz.	La Louvière, Malines.
Groupe de Landen.	Bruxelles-Vilvorde, Anvers, Liége, Louvain, Tournai-Péruwelz.
Namur	Verviers-Spa.

Le groupe du littoral et celui de Tournai-Péruwelz ont été mis en relation avec les bureaux publics du réseau de Liége et avec les abonnés raccordés par double fil au bureau central de Liége.

En outre le service a été ouvert entre le groupe de Tournai-Péruwelz et les bureaux publics du groupe de Verviers-Spa, les abonnés raccordés par double fil au bureau central de Verviers et les abonnés de Spa.

---

[1] *Voir* la carte figurant ci-contre et l'annexe II.


TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE
Affectation des circuits télégraphiques à la correspondance téléphonique
LÉGENDE
Bureaux centraux
id secondaires
Circuits spécialement destinés à la téléphonie.
id servant à la télégraphie et à la téléphonie, système Van Rysselberghe
ANVERS
MALINES
LOUVAIN
LANDEN
HASSELT
St Trond
Waremme
Hannut
Tirlemont
LIÉGE
VERVIERS
Spa
NAMUR
CHARLEROY
LA LOUVIÈRE
MONS
NORD
MIDI
BOURSE
BRUXELLES
TERMONDE
St Nicolas
Lokeren
Vilvorde
Alost
GAND
BRUGES
Blankenberghe
Heyst
OSTENDE
Middelkerke
Nieuport-Bains
Roulers
COURTRAI
TOURNAI
Peruwelz
PARIS
NB Chaque ligne droite représente un circuit de 2 fils
31 décembre 1891

Statistique comparative de l'exploitation téléphonique interurbaine.

	1886	1887	1888	1889	1890 (abonnements compris)	1891 (abonnements compris)
Nombre de conversations .	35,077	46,720	53,621	61,575	80,120	108,459
Recette	37,423 50	49,488 50	56,343 50	65,172 »	88,398 66	125,415 12

Téléphonie internationale. — Aucune modification n'a été apportée, pendant l'année 1891, aux conditions de fonctionnement du service téléphonique Bruxelles-Paris.

Au 31 décembre, il y avait à Bruxelles, sept lignes privées à fil double, raccordées au bureau téléphonique de l'État, à la Bourse, en vue de la correspondance exclusive avec Paris.

Pour des raisons d'ordre technique, les raccordements à deux fils sont seuls admis aux échanges téléphoniques entre les abonnés des deux villes.

Le nombre des correspondances à taxe pleine dans le service Bruxelles-Paris, qui était de 31,880 en 1890, n'est plus que de 30,321 en 1891, soit une diminution de 4.89 p. °/₀. La part belge de la recette, abonnement compris, a atteint la somme de fr. 50,623-60, soit une diminution de 1.59 p. °/₀ sur 1890.

A la même date, les séances d'abonnements étaient au nombre de vingt-huit comportant quotidiennement une durée de 5 heures 20 minutes réparties entre huit abonnés.

L'administration française a reconnu l'insuffisance des deux circuits actuels Bruxelles-Paris; la pose d'un troisième circuit a été commencée et est presque achevée en ce qui concerne la section belge.

Les négociations engagées avec l'administration française, en vue de donner de l'extension aux relations téléphoniques entre les deux pays, ont abouti à la conclusion d'une convention destinée à régler, d'une façon générale, le service de la correspondance téléphonique franco-belge; cette convention, qui a été signée par les deux gouvernements, le 31 août 1891, est soumise à la Législature française, et tout permet d'espérer qu'elle sera mise à exécution au commencement de l'année 1892.

Des négociations ont été entamées avec l'administration néerlandaise, en vue de l'établissement d'un service téléphonique hollando-belge.

Raccordements télégraphiques et téléphoniques privés. — Au 31 décembre 1891, trente-trois établissements privés étaient raccordés, soit télégraphiquement, soit téléphoniquement, à des bureaux télégraphiques.

ANNEXES

DE LA PARTIE C.

N° I. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1891 et 1890.*

		1891.		1890.	
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots	»	58.27	»	58.70
	11 à 15 —	68.44	23.02	68.22	22.50
	16 à 20 —	18.16	9.98	18.30	9.75
	21 à 30 —	9.73	5.78	9.85	6.00
	31 à 40 —	2.57	1.80	2.50	1.95
	41 à 50 —	0.64	0.61	0.70	0.58
	Au delà de 50 mots	0.46	0.54	0.43	0.52
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	84.59		84.54	
	— complexes	13.98		13.84	
	— urgents	1.43		1.62	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.17	0.94	1.09	0.93
	Nouvelles de bourse	5.12	14.58	4.14	14.98
	Transactions commerciales	38.17	52.49	38. »	52.27
	Correspondances de journaux	1.17	1.56	1.09	1.34
	Affaires privées	54.37	30.43	55.68	30.48
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	15.79	11.21	15.68	11.17
Dépêches de service.					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		3,011,656		2,761,762	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer. Mouvement des trains	71.5	92.9	70.7	92.»
	Service du Chemin de fer. Colis égarés ou dévoyés	9.8		9.»	
	Service du Chemin de fer. Affaires diverses	11.6		12.3	
	Service du Télégraphe		4.2		4.5
	— de la Poste		2.8		3.4
	— de la Marine		0.1		0.1
			100.»		100.»

(1) Non compris 205,902 télégrammes en 1891 et 194,306 télégrammes en 1890, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° II. — *Téléphonie à grande distance. — Communications établies par l'intermédiaire d'un troisième bureau central.*

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAU central intermédiaire.	LONGUEURS en kilomètres.
Anvers avec le groupe du littoral :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles	143 (1)
2° — d'Ostende	—	168 (1)
Anvers avec Liége	—	144
— Namur	—	106
— Tournai-Péruwelz	—	127
Charleroy avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	—	99 et 87 (2)
2° — de Termonde	—	100 et 88 (2)
Courtrai-Roulers avec Mons	Tournai	87
— — — Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Gand	70
2° — de Termonde	—	74
Gand avec Tournai-Péruwelz	Courtrai Bruxelles	77 140
La Louvière avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	Bruxelles	81
2° — de Termonde	—	82
La Louvière avec Tournai-Péruwelz	Mons	74
Landen-Hannut-Hasselt-Saint-Trond-Tirlemont-Waremme avec Tournai-Péruwelz.	Bruxelles	143
Liége avec le groupe du littoral :		
1° par le circuit de Bruges	—	199 (3)
2° — d'Ostende	—	224 (3)
Liége avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost	—	131
2° — de Termonde	—	132
Liége avec Tournai-Péruwelz	—	183 (3)

(1) Les communications peuvent également être échangées par le circuit direct Anvers-Ostende.

(2) Selon que l'on utilise les circuits C^1 ou C^2.

(3) Relations limitées, dans les réseaux de Liége et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	BUREAU central intermédiaire.	LONGUEURS en kilomètres.
Littoral (groupe du) avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit de Bruges et le circuit d'Alost . . .	Gand . . .	71
2° — — — de Termonde.	— . . .	75
3° — d'Ostende — d'Alost.	— . . .	94
4° — — — de Termonde.	— . . .	98
Littoral (groupe du) avec Tournai-Péruwelz :		
1° par le circuit de Bruges	Courtrai. .	86
2° — d'Ostende.	— . .	92
Littoral (groupe du) avec Verviers-Spa :		
1° par le circuit de Bruges	Bruxelles .	224 (1)
2° — d'Ostende	— .	249 (1)
Louvain avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	61
2° — de Termonde	— .	62
Malines avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	52
2° — de Termonde	— .	53
— Tournai-Péruwelz	— .	104
Mons avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	92
2° — de Termonde	— .	93
Namur avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	93
2° — de Termonde	— .	94
Tournai-Péruwelz avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas :		
1° par le circuit d'Alost.	— .	114
2° — de Termonde	— .	115
Verviers-Spa avec Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.		
1° par le circuit d'Alost.	— .	156 (1)
2° — de Termonde	— .	157 (1)
— Tournai-Péruwelz	— .	208 (1)
— Namur	Liége. . .	86

(1) Relations limitées, dans les réseaux de Liége et de Verviers-Spa, aux bureaux publics et aux postes d'abonnés raccordés par double fil au bureau central.

D/(1)

PARTIE D.

MARINE.

$\frac{D}{(2)}$

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. MATÉRIEL.

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

	Fin 1891.	Fin 1890.	DIFFÉRENCES POUR 1891.
Bateaux à vapeur	20	20	»
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	29	26	+ 3
Garde-pêche et navire-école	3	3	»
Embarcations à vapeur	3	3	»
Totaux	55	52	+ 3
Canots	207	194	+ 13

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1891.	Fin 1890.	Différences pr 1891.
Fonctionnaires et employés	1,075	1,009	+ 64
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	11	»
Ouvriers	183	174	+ 9
Totaux	1,267	1,194	+ 73

II.

Services d'exploitation.

§ 1er. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I et II, p. D. En 1891, le mouvement des voyageurs a été de 83,535, dépassant de 7,667, soit de 10 p. %, celui de 1890. Jamais pareil chiffre n'avait été atteint antérieurement.

Le mouvement de 1890 était supérieur de 41 p. % à celui de 1889. Le mouvement de 1891 est de 56 p. % plus élevé que ce dernier.

D'après les relevés des billets vendus, la répartition des voyageurs s'établit comme il suit :

Trafic anglo-belge	56,441
Trafic de transit	27,094

Il y a, sur les résultats de 1890, une augmentation de 3,454 voyageurs en service anglo-belge et de 4,213 voyageurs en transit.

Mais cette répartition ne peut se faire d'une façon rigoureuse : des billets Ostende-Douvres ou Ostende-Londres, figurant dans le service anglo-belge, sont utilisés par des voyageurs munis par les agences de transport de billets pour au-delà de la Belgique, ou encore par des passagers porteurs de billets circulaires en destination d'Ostende, vendus en Suisse, en Allemagne, en Autriche, etc. Le nombre de voyageurs en transit, indiqué plus haut, est donc en dessous de la réalité.

La recette totale de la ligne — y compris les produits extraordinaires et le subside du gouvernement anglais — a été de fr. 969,697-25, dépassant de fr. 89,781-85 celle de 1890. Le service des voyageurs intervient pour fr. 66,248-60 dans cet accroissement. Sauf le poste des billets aller et retour à prix réduits, 1re classe, qui présente une dépression, tous les autres postes de ce service sont en progression.

Pour la première fois, depuis qu'un tarif pour la location des anciennes malles a été établi (arrêté ministériel du 28 février 1889), il a été fait application de ce tarif; d'où une recette de 400 francs.

Les résultats exposés ci-dessus démontrent que les avantages de la ligne d'Ostende-Douvres sont de plus en plus appréciés par le public. Il est permis d'espérer que la progression s'accentuera encore davantage lorsque la ligne disposera des nouveaux steamers en construction.

Un des facteurs du succès de la ligne est une bonne organisation des correspondances internationales. Celles-ci ont été améliorées en 1891 :

A. Depuis le 1er juin, l'express d'Orient, d'une part, et le train partant d'Ostende pour Bâle à 4 heures 26 minutes du soir, d'autre part, ont été modifiés.

Ces modifications ont eu pour résultat d'établir la correspondance entre les deux trains en question, à Strasbourg.

B. Depuis le 1er février 1891, d'importantes améliorations ont été apportées au train qui partait de Londres (Cannon street) à 1 heure 10 minutes de relevée. Ce train a été retardé au départ de Londres jusqu'à 5 heures 42 minutes du soir, et il a été mis en coïncidence au départ d'Ostende avec un train express nouveau à marche rapide, dont l'horaire a été réglé de façon à permettre d'amener les voyageurs à Cologne à 7 heures 17 minutes du matin, c'est-à-dire en temps utile pour assurer la correspondance des trains se dirigeant sur Francfort à 7 heures 35 minutes du matin, sur Berlin à 7 heures 40 minutes du matin, sur Hambourg à 8 heures 35 minutes du matin et sur Vienne à 9 heures 10 minutes du matin.

C. Depuis le 1er juin, le train qui partait de Bâle pour Bruxelles-Ostende et l'Angleterre à 8 heures 55 minutes du soir a été retardé jusqu'à 9 heures 11 minutes du soir au départ de Bâle, et de 8 heures du matin à 8 heures 15 minutes du matin à l'arrivée à Bruxelles. La durée du voyage, en ce qui concerne les relations de Bâle pour au-delà de Bruxelles dans la direction d'Ostende et de l'Angleterre, a été ainsi diminuée de 16 minutes.

En ce qui concerne le trafic des colis postaux, des petits colis et des colis messageries, le mouvement et les recettes de 1891 présentent, sur les résultats de 1890, les excédents ci-après :

MOUVEMENT.	RECETTE.
	Francs.
a. Colis postaux 34,813 pesant 104,439 kil. . . .	9,048 75
b. Petits colis 11,335 — 34,498 — . . .	2,780 84
c. Colis messageries . . . . 372,535 — . . .	11,181 07

Les transports de chevaux, équipages et colis journaux ont également procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à 803 francs, fr. 241-05 et 62-70.

Quant au trafic des finances, il a subi une légère dépression (fr. 222-50) due aux fluctuations ordinaires du commerce.

En résumé, la situation des colis postaux, petits colis, colis messageries, finances, chevaux, équipages, etc., présente pour 1891 un excédent de recette d'environ 23,500 francs comparativement à 1890.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1891, à 2,197 ; il avait été, en 1890, de 2,195.

La durée moyenne des traversées a été :

1° Pour les paquebots d'ancien type, de 4 heures 45 minutes ;

2° Pour les deux grands paquebots construits en Écosse, de 3 heures 26 minutes ;

3° Pour les trois grands paquebots construits par la Société « John Cockerill », à Seraing, de 3 heures 43 minutes.

II, p. D. La dépense d'exploitation a été supérieure de fr. 452,055-42, à celle de 1890.

Cette différence provient, en majeure partie, des grosses réparations qui ont dû être effectuées à trois grands paquebots, des indemnités payées aux familles des victimes de l'abordage survenu en 1889, entre les steamers « Comtesse de Flandre » et « Princesse Henriette », enfin de l'indemnité transactionnelle allouée aux familles de trois pêcheurs de Heyst qui ont perdu la vie, en 1888, à la suite d'une collision entre leur chaloupe et le steamer « Prince Baudouin ».

Le résultat de l'exploitation en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, ressort par une moins-value de fr. 362,273-57.

En 1890, chaque traversée avait coûté, en moyenne, fr. 869-85 et avait produit fr. 400-87. En 1891, le coût a été de fr. 1,074-82 et le produit de fr. 441-37.

Voici les résultats par traversée (115 kilomètres) :

	En 1891.	En 1890	Différences pour 1891
Coût par kilomètre	9 35	7 56	+ 1 79
Produit —	3 84	3 49	+ 0 35

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. D. La dépense qui avait été, en 1890, de fr. 103,580-23, s'est élevée, en 1891, à fr. 115,419-32 ; l'augmentation provient de ce que le service est assuré, depuis le mois de mai 1891, à l'aide de trois bateaux au lieu de deux comme antérieurement.

Le tableau comparatif du mouvement, détaillé ci-après, témoigne d'une augmentation générale sur tous les postes, principalement sur celui des voyageurs.

	Mouvement. En 1891.	En 1890.	Différences pour 1891.
Voyageurs	1,641,081	1,613,364	+ 27,717
Animaux	105,410	104,950	+ 460
Colis	5,533	4,794	+ 739
Véhicules	62,793	62,687	+ 106
Coupons délivrés. . .	1,814,817	1 785.795	+ 29.022
Suppléments. . .	8,447	7,646	+ 801

La recette (fr. 66,781-60) a dépassé de fr. 1,274-51 celle de 1890.

Un nouveau steamer de passage, le « Stad Antwerpen », construit par la Société « de Maas », à Delfshaven, a été mis en service au commencement de mai 1891.

L'ancien bateau « Ville d'Anvers », qui était hors de service, a été remis à l'Administration des Domaines pour être vendu.

Depuis le mois de novembre 1891, trois traversées supplémentaires de la rive gauche vers Anvers sont effectuées le lundi matin, afin d'accélérer le transport du bétail destiné au marché de la ville.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote se traduit, en 1891, par 8,934 navires, soit 190 de moins qu'en 1890.

Le tonnage général pour Anvers qui avait été de 9,002,725 tonneaux en 1890, s'est élévé à 9,426,179 tonneaux en 1891. Par suite du charriage des glaces la navigation sur Anvers a été interrompue pendant presque tout le mois de janvier 1891.

La recette du pilotage dans les divers ports du pays a été de fr. 2,599,006-66, soit fr. 76,146-65 de plus qu'en 1890. La dépense a été, par contre de fr. 2,401,245-05, soit une augmentation de fr. 64,541-25. Cette différence résulte du mouvement ascensionnel des recettes, les pilotes recevant des appointements calculés d'après le produit de leurs prestations. II, p D.

Les deux goélettes et le cutter adjugés en 1890 et destinés à renforcer le matériel flottant de la station du pilotage établie aux Bouches de l'Escaut, ont été mis en activité en 1891.

Un bateau pilote a été adjugé dans le courant de l'année pour remplacer un cutter de Nieuport hors d'usage.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

Le service des phares et fanaux a procuré, en 1891, une recette de fr. 1,188,719-60, soit une augmentation de fr. 52,340-50 sur celle de 1890 (fr. 1,136,379-10). II, p. D.

La dépense, en 1891 (fr. 232,371-34), présente une augmentation de fr. 34,232-32 sur celle de 1890 (fr. 198,131-92). Cet accroissement a eu pour cause principale les frais nécessités par le remplacement, dans l'Escaut, de deux ducs d'Albe enlevés par les glaçons pendant l'hiver 1890-1891.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

Le service de remorque avait produit en 1890 fr. 22,141-90; en 1891, la recette s'est élevée fr. 23,362-63. II, p. D.

La dépense a été réduite de fr. 46,062-26, à fr. 40,519-94. La diminution de fr. 5,542-32 provient de ce que l'exercice précédent avait eu à supporter une partie des frais occasionnés par le renouvellement effectué en 1889 de la chaudière tubulaire de l'un des remorqueurs.

§ 6. POLICE MARITIME.

II, p. D Le produit des actes des commissariats maritimes s'est chiffré, en 1891, par fr. 129,311-48, en diminution de fr. 504-75 sur celui de 1890.

La dépense, en 1891, a dépassé de fr. 1,109-29 celle de 1890, qui avait été de fr. 98,323-85.

III.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1er. HYDROGRAPHIE.

Pendant l'été de 1891, des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées dans l'Escaut et la mer du Nord.

I, p. D. La dépense pour ce service, qui avait été, en 1890, de fr. 107,098-80 est descendue, en 1891, à fr. 47,433-83, soit une diminution de fr. 59,664-97; l'exercice précédent avait donné lieu à une augmentation de dépenses exceptionnelle, par suite du renouvellement des chaudières tubulaires du steamer employé aux opérations hydrographiques.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Le nombre des élèves fréquentant les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende s'est un peu augmenté; de 80, il s'est élevé, en 1891, à 94, soit 14 élèves de plus.

Le nombre de bourses et demi-bourses d'études accordées en 1891 a été de 38; il en avait été octroyé 45 l'année précédente.

28 diplômes ont été conférés, en 1891, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1891.	1890.
Long cours	28	22
Cabotage.	»	5

Le cours de navigation de Nieuport, institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1891, par 17 élèves, soit 7 de plus que l'année précédente.

II, p. D. En 1891, la dépense pour les écoles de navigation a été de fr. 25,783-43, soit fr. 986-16 de moins qu'en 1890.

16 élèves à l'école de navigation d'Anvers, et 26 à celle d'Ostende, ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines; 3 diplômes de mécanicien de 1re classe et 4 de mécanicien de 2e classe ont été délivrés.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

II, p. D. La dépense en 1891 (fr. 193,866-99) est restée à peu près la même qu'en 1890 (fr. 193,956-25).

Le garde pêche à voiles « Ville d'Ostende » et l'aviso « Ville d'Anvers » ont été affectés alternativement et d'une manière presque incessante à la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

§ 4. SAUVETAGE.

Les accidents de mer n'ont pas été fréquents sur nos côtes pendant l'exercice écoulé. A Nieuport, le personnel de la station a ramené à terre un homme sur les trois qui composaient l'équipage d'une chaloupe en détresse. A Blankenberghe, trois pêcheurs formant l'équipage d'un sloop de pêche qui avait été jeté à la côte, ont été sauvés.

Un des remorqueurs d'Ostende a renfloué une chaloupe de pêche.

La dépense, en 1891, est inférieure de fr. 6,039-90 à celle de 1890 ; cette différence résulte des charges extraordinaires qui avaient grevé l'exercice précédent et dont il a été parlé au compte rendu de l'année dernière.

IV.

Résultats financiers

§ 1er. RECETTES.

En 1890, les recettes procurées par les divers services de la marine s'étaient élevées à fr. 4,756,619-73 ; elles ont été, en 1891, de fr. 4,976,879-22, en augmentation de fr. 220,259-49 sur l'exercice précédent. II, p. D.

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses, qui avaient été, en 1890, de fr. 5,071,140-53, sont montées, en 1891, à fr. 5,562,610-36 ; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 491,469-83. II, p. D

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 271,210-34 en faveur de 1890.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1er. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK.

L'annexe III résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1891 et en 1890. Elle indique, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874). III, p. D.

Le mouvement général était, pour 1890, de 293,506 tonneaux de marchandises et de 45,773 passagers. En 1891, il est représenté par 270,654 ton-

neaux de marchandises et 55,218 passagers. Le nombre des traversées, pendant ce dernier exercice, s'est élevé, dans les deux sens, à 100.

§ 2. SERVICE SUR L'AUSTRALIE.

La Compagnie concessionnaire de ce service avait effectué, en 1890, 13 voyages d'Anvers sur l'Australie; elle avait embarqué 19,554 tonneaux de marchandises et pris 830 émigrants. En 1891, le nombre des traversées a été de 17, le total des marchandises embarquées de 31,663 1/3 tonneaux et le nombre des émigrants de 845.

L'année précédente, 10 bâtiments avaient fait retour d'Australie à Anvers, important 5,986 1/2 tonneaux de marchandises. En 1891, ces chiffres ont été réduits à 8 traversées et à 2,683 tonneaux de marchandises.

Le taux moyen du fret à l'exportation, qui avait été de fr. 38-89 en 1890, a été réduit à fr. 28-05 en 1891. A l'importation, il est monté de fr. 103-37, en 1890, à fr. 128-63 en 1891.

Les avantages pécuniaires accordés à la Compagnie s'étaient élevés, en 1890. déduction faite des amendes, à 33,700 francs; en 1891, ils ont été de 28,500 francs.

En vertu d'une convention signée le 3 février 1891, les départs d'Anvers pour Adelaïde, Melbourne et Sydney s'effectuent tous les vingt et un jours, à partir du 7 février 1891. La convention du 24 juin 1889 ne stipulait qu'un départ toutes les quatre semaines. Toutefois, il a été entendu que la subvention de 1,500 francs, prévue à l'article 6 de la convention du 24 juin 1889, ne sera pas due pour les voyages qui excèderont annuellement le nombre de 13, soit au départ d'Anvers, soit au retour d'Australie.

ANNEXES

DE LA PARTIE D.

N° I. — *Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.*

Comparaison des années 1891 et 1890.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour	ANNÉES.		Différences pour
	1891.	1890.	1891.	1891.	1890.	1891.	1891.	1890.	1891.
Voyageurs. Billets simples. 1re classe	»	»	»	11,420	10,965	+ 455	105,984 »	101,974 50	+ 4,009 50
Voyageurs. Billets simples. 2e —	»	»	»	25,789	21,395	+ 4,394	178,256 15	148,695 25	+29,560 90
Voyageurs. Id. pour enfants (prix réduits). 1re classe	»	»	»	291	250	+ 41	1,353 15	1,162 50	+ 190 65
Voyageurs. Id. pour enfants (prix réduits). 2e —	»	»	»	389	336	+ 53	1,354 50	1,176 »	+ 178 50
Voyageurs. Billets aller-retour. 1re classe	»	»	»	10,964 (1)	10,652 (1)	+ 312	81,407 70	79,091 10	2,316 60
Voyageurs. Billets aller-retour. 2e —	»	»	»	20,690 (1)	17,576 (1)	+ 3,114	115,346 75	97,986 20	+17,360 55
Voyageurs. Id. (prix réduits). 1re classe	»	»	»	7,342 (1)	8,602 (1)	— 1,260	36,055 50	39,999 30	— 3,943 80
Voyageurs. Id. (prix réduits). 2e —	»	»	»	6,650 (1)	6,080 (1)	+ 570	23,925 50	21,128 »	+ 2,797 50
Billets combinables, 2e classe.	»	»	»	»	12	— 12	»	67 20	— 67 20
Location de malles spéciales	»	»	»	»	»	»	400 »	»	+ 400 »
Suppléments de 2e à 1re classe	29,569	24,241	+ 5,328	»	»	»	69,468 75	56,966 35	+12,502 40
Petites cabines	721	679	+ 42	»	»	»	5,047 »	4,753 »	+ 294 »
Grandes cabines	1,154	1,123	+ 31	»	»	»	16,156 »	15,722 »	+ 434 »
Cabines spéciales	11	6	+ 5	»	»	»	308 »	168 »	+ 140 »
— de luxe	5	4	+ 1	»	»	»	375 »	300 »	+ 75 »
Ensemble	—	—	—	83,535 (2)	75,868 (2)	+ 7,667	635,438 »	569,189 40	+66,248 60
Bagages . . . Kilog.	232	258	— 26	10,970	13,310	— 2,340	774 20 (3)	927 60 (3)	— 153 40
Chevaux . . . Têtes.	»	»	»	32	12	+ 20	1,284 80	481 80	+ 803 »
Chiens . . . — .	»	»	»	87	272	— 185	404 55	1,264 80	— 860 25
Voitures à deux roues . . . Nombre.	»	»	»	3	»	+ 3	241 05	»	+ 241 05
Finances. de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	»	»	»	2,036	2,088	— 52	1,018 »	1,044 »	— 25 »
Finances. de plus de 1,000 francs. —	»	»	»	»	393	— 393	»	196 50	— 196 50
Journaux . . . Kilog.	»	»	»	81,390	79,300	+ 2,090	2,441 70	2,379 »	+ 62 70
Colis postaux de 3 kilog. et moins. . . . —	184,681	151,250	+ 33,431	554,043 (4)	453,750 (4)	+ 100,293	46,170 25	37,812 50	+ 8,357 75
Colis postaux de 3 à 5 kilog. . . . —	7,720	6,338	+ 1,382	23,160 (4)	19,014 (4)	+ 4,146	3,860 »	3,169 »	+ 691 »
Petits colis. Tarif normal Express. de 5 kilog. et moins. . —	117,371	108,297	+ 9,074	352,113 (4)	324,891 (4)	+ 27,222	30,840 30	28,532 15	+ 2,308 15
Petits colis. Tarif normal Express. de plus de 5 à 10 kilog. —	42,496	41,235	+ 1,261	297,472 (5)	288,645 (5)	+ 8,827	26,708 20	25,910 25	+ 797 95
Petits colis. Tarif normal Express. de plus de 10 kilog. . . —	»	»	»	934,037 (6)	935,588 (6)	— 1,551	55,051 37	55,376 63	— 325 26
Petits colis. Grande vitesse. — Poids taxé. .	»	»	»	1,605,325	1,232,790	+ 372,535	48,382 07	37,201 »	+ 11,181 07
Petits colis. Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse. . . . . —	»	»	»	101,580	98,710	+ 2,870	3,047 40	2,961 30	+ 86 10
Produits extraordinaires . . . fr.	»	»	»	»	»	»	604 65	162 20	+ 442 45
Subside du Gouvernement anglais . . . . fr.	»	»	»	»	»	»	113,430 71 (7)	113,307 27 (7)	+ 123 44
						Totaux. . . . . fr.	969,697 25	879,915 40	+89,781 85

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le produit de la surtaxe *à bord ;* le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Ces sommes diffèrent d'après le cours, à la Bourse, de la livre sterling.

N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1891 et 1890.

SERVICES.	1891.	1890.	Différences pour 1891.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	969,697 25	879,915 40	+ 89,781 85
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	66,781 60	65,507 09	+ 1,274 51
Pilotage	2,599,006 66	2,522,860 01	+ 76,146 65
Phares et fanaux	1,188,719 60	1,136,379 10	+ 52,340 50
Remorque sur la côte de Flandre	23,362 63	22,141 90	+ 1,220 73
Police maritime	129,311 48	129,816 23	— 504 75
Services spéciaux Écoles de navigation Pêche maritime Sauvetage	»	»	»
Totaux . . . fr.	4,976,879 22	4,756,619 73	+ 220,259 49

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	496,824 11	1,864,554 96	2,361,379 07	474,575 55	1,434,748 10	1,909,323 65	+ 452,055 42
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	63,884 22	51,535 17	115,419 39	62,462 30	41,117 93	103,580 23	+ 11,839 16
Pilotage	2,183,284 85	217,960 20	2,401,245 05	2,111,654 16	225,049 64	2,336,703 80	+ 64,541 25
Phares et fanaux. Éclairage de la côte	23,528 84	19,007 15	42,535 99	23,598 55	17,105 80	40,704 35	+ 1,831 64
Phares et fanaux. — de l'Escaut	125,364 43	64,470 82	189,835 25	123,187 94	34,239 63	157,427 57	+ 32,407 68
Remorque sur la côte de Flandre	26,967 30	13,552 64	40,519 94	26,662 53	19,399 73	46,062 26	— 5,542 32
Police maritime	85,549 98	13,881 16	99,431 14	82,436 42	15,887 43	98,323 85	+ 1,107 29
Services spéciaux	32,161 23	15,272 60	47,433 83	31,403 45	75,695 35	107,098 80	— 59,664 97
Écoles de navigation	18,520 04	7,263 39	25,783 43	18,964 19	7,805 40	26,769 59	— 986 16
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	131,019 »	62,847 99	193,866 99	131,414 04	62,542 21	193,956 25	— 89 26
Sauvetage et stations de signaux	32,462 48	12,697 80	45,160 28	33,150 02	18,040 16	51,190 18	— 6,039 90
Totaux . . . . fr.	3,219,566 48	2,343,043 88	5,562,610 36	3,119,509 15	1,951,631 38	5,071,140 53	+ 491,469 83
Recettes totales . . fr.	4,976,879 22			4,756,619 73			+ 220,259 49
Dépenses —	5,562,610 36			5,071,140 53			+ 491,469 83
Excédent de dépenses . . . fr.	585,731 14			314,520 80			+ 271,210 34
Excédent de recettes . . . fr.	»			»			

N° III. — *Service postal d'Anvers sur New-York.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 2m³,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (de 1m³,14 ou 1,015 kilog.)		Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).							
1890	52	200,814	3,862	143,844	2,766	32,300	621
1894	50	197,472	3,949	115,670	2,313	40,904	818
A l'importation.							
1890	53	205,109	3,870	149,662	2,824	13,473	254
1894	50	197,472	3,949	154,984	3,099	14,314	286
Exportation et importation réunies.							
1890	105	405,920	3,866	293,506	2,795	45,773	436
1894	100	394,944	3,949	270,654	2,706	55,218	552

TAUX MOYEN DU FRET.

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Pour l'exportation.																	
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
24 33	23 60	22 48	21 36	20 86	17 46	21 79	16 28	19 83	21 51	19 58	18 44	19 29	21 99	25 94	25 33	23 12	19 58
Pour l'importation.																	
31 47	36 54	46 09	41 76	45 60	39 02	36 45	27 15	25 71	25 46	21 73	21 22	21 08	17 59	18 49	25 10	23 26	20 20

N° IV. — *Service postal d'Anvers sur New-York.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.
1890	105	4,993 77	375,006 23	8,353 84	371,646 16	3,539 48
1891	100	4,213 50	361,171 12	»	365,384 62	3,653 84